

(2)
法律問題

RB'-0425

0211

外交史料館

Diplomatic Archives of the Ministry of Foreign Affairs of Japan

国立公文書館 アジア歴史資料センター

Japan Center for Asian Historical Records

National Archives of Japan

70
COPY

STATEMENT OF THE FOREIGN OFFICE

(August 26, 1937.)

Although Japan has been forced to adopt measures of self-defence in the face of lawless attacks upon her forces by Chinese armies and their wanton disregard of Japanese lives and property and violations of Japan's rights and interests in China, it has always been the desire of the Japanese Government to minimize the scope of the present affair. However, the Chinese armies, by their repeated outrages and provocations, have intensified still further the gravity of the situation.

In these circumstances, with a view to promoting China's reconsideration and to effecting a speedy settlement, the Japanese naval authorities found it necessary to close to traffic of Chinese vessels the Chinese sea coast from 32° 4' north latitude and 121° 44' east longitude, to 23° 14' north latitude and 116° 48' east longitude, beginning at 6:00 p.m., August 25, 1937.

The above measure is solely one of self-defence against the lawless acts of the Chinese, and applies only to Chinese vessels. It may be added that peaceful commerce carried on by the third Powers will be fully respected, the Japanese Navy having no intention of interfering with it.

中南支沿岸ニ於ケル支那船舶ノ交通遮断ニ関スル
外務省発表(昭和十二年八月二十六日)
帝国ハ我軍隊ニ対スル支那軍ノ不法攻撃並ニ在支邦人ノ生命財産及我
權益ニ対スル支那軍ノ不正ノ侵迫ニ対シ自衛手段ヲ執ルヲ余儀ナクセ
ラレタカ当初ヨリ局面ヲ最小範圍ニ限定センコトヲ念トシタ然ルニ支
那軍累次ノ暴戾ナル挑戰的行為ニ依リ事態ハ益々重大ヲ加フルニ至ツ
タ。
右事態ニ対応シ支那ノ反省ヲ促シ速ニ事態ヲ安定セシメントスル考慮
ニ基キ帝国海軍ハ已ムヲ得ス昭和十二年八月二十五日午後六時以降北
緯三十二度四分、東経百二十一度四十四分ヨリ北緯二十三度十四分、
東経百十六度四十八分ニ至ル支那沿岸ニ対シ支那船舶ノ交通ヲ遮断ス
ルノ措置ヲ執ルニ決シタ然レトモ右ノ措置ハ前記ノ如ク専ラ支那側ノ
不法行為ニ対スル自衛的措置ニ外ナラスシテ帝国海軍ハ第三国ノ平和
的通商ヲ尊重シ之ニ干渉ヲ加フルノ企図ヲ有セサルモノナルコトヲ附
言スル。

RB'-0425

0212

外務省発表

昭和十四年七月二十四日午後十時

帝国外務大臣と在京英国大使との間に七月十五日以来行はれ来りたる会談の結果として左の声明発表せらる

英国政府は大規模の戦闘行為進行中なる支那に於ける現実の事態を完全に承認し又斯かる状態か存続する限り支那に於ける日本軍か自己の安全を確保し且其の勢力下に在る地域に於ける治安を維持する為特殊の要求を有すること並に日本軍を害し又は其の敵を利するか如き一切の行為及原因を排除するの要あることを認識す英国政府は日本軍に於て前記目的を達成するに当り之か妨碍となるべき何等の行為又は措置を是認するの意思を有せず此の機会に於て斯かる行為及措置を控制すべき旨在支英国官憲及英国国民に明示し以て右政策を確認すへし

RB'-0425

0213

外交史料館

Diplomatic Archives of the Ministry of Foreign Affairs of Japan

国立公文書館 アジア歴史資料センター

Japan Center for Asian Historical Records
National Archives of Japan



昭和十四年七月十五日以來下名ノ間ニ行ハレ来リタル会談ノ結果ト
 シテ左記聲明ヲ昭和十四年七月二十四日（月曜）東京及「ロンドン」
 ニ於テ同時ニ発表スベキ旨ノ合意成立セリ

英國政府ハ大規模ノ戦闘行為進行中ナル支那ニ於ケル現実ノ事態
 ヲ完全ニ承認シ又斯カル状態ガ存続スル限り支那ニ於ケル日本軍
 ガ自己ノ安全ヲ確保シ且其ノ勢力下ニ在ル地域ニ於ケル治安ヲ維
 持スル為特殊ノ要求ヲ有スルコト竝ニ日本軍ヲ皆シ又ハ其ノ敵ヲ
 利スルガ如キ一切ノ行為及原因ヲ排除スルノ要アルコトヲ認識ス
 英國政府ハ日本軍ニ於テ前記目的ヲ達成スルニ當リ之ガ妨礙トナ
 ルベキ何等ノ行為又ハ措置ヲ是認スルノ意思ヲ有セス此ノ機会ニ

於テ斯カル行為及措置ヲ控制スベキ旨在支英國官憲及英國國民ニ
 明示シ以テ右政策ヲ確認スベシ

昭和十四年七月二十二日 東京外務大臣官邸ニ於テ

有 田 八 郎 (イニシアル)

ロバート・クレイギー (イニシアル)



7

COPY

EMBASSY OF INDIA IN JAPAN
TOKYO

No. C-14(12)/53.

Dated April 22, 1953.

The Ambassador for India presents his compliments to His Excellency the Minister for Foreign Affairs of Japan and has the honour to present under Article 8(a) of the Treaty of Peace between Japan and India the undermentioned claim for loss of property on behalf of the owners in India of S.S. Dholera.

2. The vessel S.S. Dholera of 105 tons gross burden was at all material times owned by Messrs New Dholera Steamships Limited, a company incorporated under Indian law and having its registered office at 293, Hornby Road, Bombay. The vessel was registered in HongKong on the 20th December 1938 and at the time when the circumstances leading to the claim originally arose in 1939 was under charter to the Wah Hing Shipping Company of No.76 Connaught Road, Central, HongKong and was flying in British Red Ensign which was then the appropriate flag for vessels of Indian ownership. She left HongKong on the 1st June 1939, bound for Keiou, Mankingsa, Chungshan District with a cargo of Kerosene oil. When the ship had anchored on arrival off Keiou in the following morning, she was boarded by the Japanese Naval authorities and seized. On the 16th June, 1939, the vessel was known to have been anchored in the neighbourhood of Whampoa on the Pearl River under detention by the Japanese authorities.

3. As already stated at the time of her seizure the ship was flying the British Red Ensign and her papers were in order. No intimation of the seizure was given to the British authorities in accordance with the flag verification procedure, nor was any explanation given at any time for the ship and its cargo having been hidden away at Whampoa without any notification to the British authorities. Under instructions from the Government of the United Kingdom vigorous protests against the seizure were lodged by the British Consul General at Canton with his letters dated the 1st July 1939 and 15th March 1941 to the Japanese Consul General of the same place.

4. The owners of the vessel, Messrs. New Dholera Steamships Limited, had at the appropriate time made numerous representations, for the release of the vessel, to the Government of Japan through the British Ambassador in Tokyo. Representations for release were also made about the same time by the then British Consul General at Canton and by the Naval Liaison Officer at Shanghai. The vessel was not released by the Japanese authorities

in

in spite of the various representations mentioned above. In the further negotiations that followed Messrs. New Dholera Steamships Limited were, therefore, obliged to make alternative claims on the Japanese Government either for the restitution of the vessel in her original condition as at the time of seizure or for compensation in an amount which was then estimated to be £5000/-.

5. The various negotiations preferred to above were continued until about October 1941. Owing to the outbreak of war with Japan in December 1941 the claim remained in abeyance during the period of hostilities; but it was revived soon after the cessation of hostilities in the Far East. In May 1946 the Government of India was informed by the Government of United Kingdom that a report had been received by them from the Liaison Office of the Supreme Commander in Japan stating that no trace of the vessel was available in spite of the full investigations that had been made. The Government of India accordingly feel that, having regard to all the circumstances of the case, the vessel should be deemed either to have been lost or to have ceased to be available for restitution in a serviceable condition.

6. As the claim had originally arisen long before the outbreak of war with Japan in December 1941, Messrs. New Dholera Steamships Limited are justly entitled to ask that their claim be considered by the Government of Japan on merits under Article 8(a) of the Peace Treaty. They have accordingly formulated their claim as below:

(i) Value of the ship at the time of her seizure in June 1939	£5000.0.0
(ii) Interest on above at 4% per annum upto June 1951	£2400.0.0
	<u>£7400.0.0</u>

The claim as set out above was based on the amount calculated to be due upto June 1951. The claim of £7400.0.0 submitted by Messrs. New Dholera Steamships Limited is, therefore, subject to a due reservation as to their right to claim further interest on the capital amount £5000.0.0 at the same rate of 4% per annum from July 1951 upto the actual date on which the claim is effectively settled.

7.

RB'-0425



外交史料館

Diplomatic Archives of the Ministry of Foreign Affairs of Japan

国立公文書館 アジア歴史資料センター

Japan Center for Asian Historical Records

National Archives of Japan

7. The claim of Messrs. New Dholera Steamships Limited referred to above is being brought to the notice of the Japanese Government in advance of other claims under Article 8(a) of the Peace Treaty in view of the special features of this particular case and is without prejudice to the right of the Government of India to present separately at such later date or dates as may be appropriate the other claims which are or may become due to be presented to the Government of Japan under Article 8(a) of the Peace Treaty.

8. The Government of India will appreciate such sympathetic consideration as may be given by the Government of Japan to the present case of Messrs. New Dholera Steamships Limited with a view to its very early settlement.

To
His Excellency the Minister
for Foreign Affairs of Japan.

8
Translation

No. 38/A4

COPY

NOTE VERBALE

The Ministry of Foreign Affairs presents its compliments to the Embassy of India in Japan, and, in reference to the latter's Note Verbale No. C-14(12)53 of January 24, 1955, regarding the claim for the loss of "s.s. Dholera", has the honour to inform the Embassy that the following points have so far been made clear as a result of investigations, and that the disposition of this case is under study on the basis of these facts:

1. The "s.s. Dholera" was captured by the Japanese navy on June 2, 1939, off the coast of Keiou, Mankingsa, Chungshan District, for the reason that it was engaged in the transportation of Chinese troops.
2. Subsequently, negotiations were commenced between Japan and Britain on the problem of chartering the ship, but the second World War broke out before they came to an agreement. Since then the ship, being of British registry was kept under detention by the Japanese navy.
3. It is yet unknown where the ship is now and, if it is lost, when, where and how it was lost.

Tokyo, February 18, 1955.

RB'-0425

02 15

外交史料館

Diplomatic Archives of the Ministry of Foreign Affairs of Japan

国立公文書館 アジア歴史資料センター

Japan Center for Asian Historical Records
National Archives of Japan

COPY

As a result of the conversations which have been taking place between us since July 15th 1939, it has been agreed that the following statement should be issued on Monday July 24th 1939 in Tokyo and London simultaneously:

"His Majesty's Government in the United Kingdom fully recognize the actual situation in China where hostilities on a large scale are in progress and note that, as long as that state of affairs continues to exist, the Japanese Forces in China have special requirements for the purpose of safeguarding their own security and maintaining public order in the regions under their control and that they have to suppress or remove any such acts or causes as will obstruct them or benefit their enemy. His Majesty's Government have no intention of countenancing any acts or measures prejudicial to the attainment of the above-mentioned objects by the Japanese Forces and they will take this opportunity to confirm their policy in this respect by making it plain to the British authorities and British nationals in China that they should refrain from such acts and measures."

H. A.
R. L. C.
Official Residence
of the Minister for
Foreign Affairs, Tokyo.

July 22nd 1939.

RB'-0425

02 17

外交史料館

Diplomatic Archives of the Ministry of Foreign Affairs of Japan

国立公文書館 アジア歴史資料センター

Japan Center for Asian Historical Records
National Archives of Japan

第二第一〇三三號

昭和二十三年十一月十九日

外務省特殊財産局長殿

第二夜盲局事務處所長

貴局「ドレラ」等に關する品販の件

付属
(別添紙)

昭和 年 月 日

6

山

...に多く品販の件に關し
 が譯に誤りなき事なること
 するに共に二種、密通等
 たいから去るべく向付われ
 も殆ど其の成理を述べし
 い限り本報告を以て一了

RB'-0425

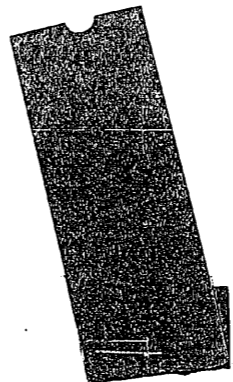
02 18

外交史料館

Diplomatic Archives of the Ministry of Foreign Affairs of Japan

国立公文書館 アジア歴史資料センター

Japan Center for Asian Historical Records
National Archives of Japan



復二第一〇三三號

昭和二十三年十一月十九日

外務省特殊財産局長殿

第二復員局職務處理部長

貴局「ドレラ」號に關する情報の件

紙 箋 附

昭和 年 月 日

井上中官殿

大表 送くやうに

参考英訳は明後日ハテと

出了承知

高野 23.11.14

貴書に基く首題の件に關し
 が遂に適確な結論を得ること
 するに共に二復務處理部
 たいから然るべく取計われ
 も殆ど其の成果を期待し得
 い限り本報告を以て一應最

日 本 政 府

外交史料館

Diplomatic Archives of the Ministry of Foreign Affairs of Japan

国立公文書館 アジア歴史資料センター

Japan Center for Asian Historical Records
National Archives of Japan

RB'-0425

02 19

復二第一〇三三號

昭和二十三年十一月十九日

第二復員局職務處理部長

外務省特殊財産局長殿

汽船「ドレラ」號に關する情報の件

一九四八年九月三日附 56013 AGS 47/056/JP 覺書に基く首題の件に關しては其の後手段を盡して調査を續けたのであるが遂に適確な結論を得ることが出来なかつたので今日迄の調査状況を綜合すると共に二復務處理部としての推論を加へて別紙の通報告のこことしたいから然るべく取計われない
尙當部としては今後も本調査を續行するけれども殆ど其の成果を期待し得ないので更に參考となるべき新情報を入手しない限り本報告を以て一應最終のものご致したい

日本政府

(別紙和文及參考英譯添)

寫送付先(復二第一〇三三號)
海運總局特殊財産課長

(終)

日本政府

汽船「ドレラ」號に關する情報の一

一 關連文書

- (A) 560 (13 Aug 1947) GPC/IR, 5 Sept 1948, Subject, "Information Regarding the SS 'Dolera'"
- (B) GPR No. 1333, 25 Oct. 1948, Subject, same as above.

二 第一復員局は其の後關係者と認められる二十餘名の人物に就き主として文書往復の手段に依り根本的調査を進めたが其の状況並に受領した回答の要點は附表の通である、之に依れば若干参考となるべき證言として今村、入江、宇垣及山澄四氏の分(附表中◎印)があり、更に輕度の關連性あるものに山本及平井の二氏の證言(附表中○印)がある外其の他のものは全く價値のないものばかりである

三 當務務處理部としては前條の各情報及關連文書(四)を起案した時の情報類に基き概ね次の如く推論する

- (A) 'Dolera' 號は一九三九年六月頃支那軍隊を輸送して居た理由に基き日

昭和十四年

日本政府

本海軍の爲に抑留された、次いで同船の解放に關し現地交渉が行はれたが未解決の儘同船も廣東方面に同年末頃迄所在して居たことは宇垣證言に依り明白である

- (B) 此の間右外交交渉が上海及東京へ移され而も容易に解決に至らなかつた状況は關連文書(A)及(B)に依り判断可能である

(C) 「ドレラ」號は一九四〇年を經て一九四一年末頃迄廣東方面に未解決の儘存在して居た事は今村證言に依り略々確實である、若し又山澄證言に在る南支方面の抑留船が「ドレラ」號であつた場合(此の公算は相當多いと認めらる)は同船は更に一九四二年一月迄廣東方面に所在してゐたことになる、斯くすれば「ドレラ」號の釋放問題に關する日英間の外交接觸は主として備船條件の不一致に基き妥結するに至らず遂に釋放されることなくして第二次大戦の勃發を見たものと推定することが適當であらう

而して日英開戦となつた以上「ドレラ」號は同船の英國籍なることが

日本政府

確認される證據があるに依り日本海軍は同船を沒收船として取扱つた
 として不公正ではなかつたと認める

(D) 入江證言に依る南支方面に於ける一小型押留船を「ドレラ」號と假定
 すれば（此の公算も相當多い）同船が一九四二年秋頃迄は廣東方面に
 所在したものと推定される、又日本海軍が同船を有力な造船所存在地
 へ回航し改裝修理の上使用すべく企圖したことは疑し必然であらう
 然るに同船を回航の爲實際に廣東を出港せしめたか否かは今日迄の處
 誰も證言した人が無い、更に又同船が九龍、香港、馬公、上海等に到
 達したかどうかも何等の證據が無い（馬公に對する平井證言も其の際
 留押留船が「ドレラ」號であつたと推定するには根據が弱い）

一方終戦時支那側に接收された船舶の中にも「ドレラ」號に該當する
 ものは昨年度の詳細調査に依つては發見されなかつた

(E) 此處に於て「ドレラ」號は今次大戦中に於て其の儘廣東に所在したか
 或は他の港灣に移されたかは判明しないが、洋上か又は港灣に於て戰

日 本 政 府

災或は其の他の原因に基き消失したことは恐らく間違ひないものと推
 論する次第である

(F) 何れにせよ若し必要ならば大戦中日本海軍の拿捕船として取扱つた船
 船が沈没又は亡失した場合は同様に日本政府に於て之が責任を履行す
 べきものなりと根拠する

(終)

(附 表 添)

日 本 政 府

(附表)

氏名	關係	官職	回答要旨
山本善雄	自昭和十四年十二月 至昭和十七年二月 海軍大佐	支那方面艦隊首席參謀	「レラ」の船名に「江」の字が 入っていた。今「江」の字が 入っていない。支那方面艦隊 の艦隊名は「江」の字が 入っていた。今「江」の字が 入っていない。支那方面艦隊 の艦隊名は「江」の字が 入っていた。今「江」の字が 入っていない。
今村了之介	自昭和十五年 至昭和十六年 海軍中佐	支那方面艦隊參謀	「レラ」の船名は「江」の 字が入っていた。今「江」の 字が入っていない。支那方面 艦隊の艦隊名は「江」の字が 入っていた。今「江」の字が 入っていない。支那方面艦隊 の艦隊名は「江」の字が 入っていた。今「江」の字が 入っていない。
入江 義直	自昭和十六年 至昭和十八年 海軍中佐	支那方面艦隊參謀	「レラ」の船名は「江」の 字が入っていた。今「江」の 字が入っていない。支那方面 艦隊の艦隊名は「江」の字が 入っていた。今「江」の字が 入っていない。支那方面艦隊 の艦隊名は「江」の字が 入っていた。今「江」の字が 入っていない。

氏名	關係	官職	回答要旨
山澄 忠三郎	自昭和十六年 至昭和十七年 海軍大佐	第二遣支艦隊參謀	「レラ」の船名は「江」の 字が入っていた。今「江」の 字が入っていない。支那方面 艦隊の艦隊名は「江」の字が 入っていた。今「江」の字が 入っていない。支那方面艦隊 の艦隊名は「江」の字が 入っていた。今「江」の字が 入っていない。
宇垣 完爾	自昭和十三年十二月 至昭和十四年 海軍大佐	南支特務部長	「レラ」の船名は「江」の 字が入っていた。今「江」の 字が入っていない。支那方面 艦隊の艦隊名は「江」の字が 入っていた。今「江」の字が 入っていない。支那方面艦隊 の艦隊名は「江」の字が 入っていた。今「江」の字が 入っていない。
平井 龍吉	自昭和十三年 至昭和十四年 海軍大佐	馬公要港部機關長	「レラ」の船名は「江」の 字が入っていた。今「江」の 字が入っていない。支那方面 艦隊の艦隊名は「江」の字が 入っていた。今「江」の字が 入っていない。支那方面艦隊 の艦隊名は「江」の字が 入っていた。今「江」の字が 入っていない。
近藤 信竹	自昭和十四年 至昭和十五年 海軍大佐	第五艦隊(南支)長官	「レラ」の船名は「江」の 字が入っていた。今「江」の 字が入っていない。支那方面 艦隊の艦隊名は「江」の字が 入っていた。今「江」の字が 入っていない。支那方面艦隊 の艦隊名は「江」の字が 入っていた。今「江」の字が 入っていない。
高須 四郎	自昭和十四年 至昭和十五年 海軍大佐	第二遣支艦隊首席參謀	「レラ」の船名は「江」の 字が入っていた。今「江」の 字が入っていない。支那方面 艦隊の艦隊名は「江」の字が 入っていた。今「江」の字が 入っていない。支那方面艦隊 の艦隊名は「江」の字が 入っていた。今「江」の字が 入っていない。
澤本 頼雄	自昭和十四年 至昭和十五年 海軍大佐	第五艦隊首席參謀	「レラ」の船名は「江」の 字が入っていた。今「江」の 字が入っていない。支那方面 艦隊の艦隊名は「江」の字が 入っていた。今「江」の字が 入っていない。支那方面艦隊 の艦隊名は「江」の字が 入っていた。今「江」の字が 入っていない。
新見 政一	自昭和十四年 至昭和十五年 海軍大佐	第五艦隊首席參謀	「レラ」の船名は「江」の 字が入っていた。今「江」の 字が入っていない。支那方面 艦隊の艦隊名は「江」の字が 入っていた。今「江」の字が 入っていない。支那方面艦隊 の艦隊名は「江」の字が 入っていた。今「江」の字が 入っていない。
松本 毅	自昭和十四年 至昭和十五年 海軍大佐	第五艦隊首席參謀	「レラ」の船名は「江」の 字が入っていた。今「江」の 字が入っていない。支那方面 艦隊の艦隊名は「江」の字が 入っていた。今「江」の字が 入っていない。支那方面艦隊 の艦隊名は「江」の字が 入っていた。今「江」の字が 入っていない。

日本政府

日本政府

外交史料館

Diplomatic Archives of the Ministry of Foreign Affairs of Japan

国立公文書館 アジア歴史資料センター

Japan Center for Asian Historical Records

National Archives of Japan

RB'-0425

0223

成田篤逸	松村精徳	奥村敏雄	肥後市次	岩越寒季	本田勝熊	井上保雄	副島大助	柳柄玉造	直井俊夫	杉浦嘉十	横山一郎
至昭和十七年七月	自昭和十六年七月	自昭和十六年七月	自昭和十五年四月	自昭和十四年四月	自昭和十四年三月	自昭和十四年二月	自昭和十四年九月	自昭和十四年十一月	自昭和十四年五月	自昭和十五年八月	自昭和十五年八月
馬公要港部機關參謀		馬公要港部機關長	南支特務部部長	南支特務部部長	香港方面根據地隊參謀	香港方面根據地隊司令官	廣東方面根據地隊司令官	第二根據地隊司令官			第二遣支艦隊參謀
馬公に同航又は保管の記憶なし	(現任所不明)	記憶なし	(戦犯)	關與した覚えなし	記憶なし		記憶なし	中立國船舶を拘留したことをなし	記憶なし	(昭和二十年五月戦死)	記憶なし

日 本 政 府

RB'-0425

0224

外交史料館

Diplomatic Archives of the Ministry of Foreign Affairs of Japan

国立公文書館 アジア歴史資料センター

Japan Center for Asian Historical Records

National Archives of Japan

4

COPY
No. 26(4/728(3)/41)

NOTE VERBALE

His Majesty's Embassy present their compliments to the Imperial Japanese Ministry of Foreign Affairs and have the honour to refer to the Ministry's Note Verbale No. 125 of the 31st July, 1940, regarding the S.S. DHOLERA.

2. His Majesty's Embassy have now to state on instructions from His Majesty's Government in the United Kingdom that the owners of this vessel are willing to charter her to Japanese interests on condition that they are free to negotiate with any Japanese interests, on their own terms for charter, and that the vessel is released on the following understanding:

- (1) That the vessel be delivered in HongKong in good running order and seaworthy in every respect, with complete equipment as at the time of seizure, anything missing to be replaced or paid for by Japanese authorities within three months of release.
- (2) That the vessel be surveyed in drydock in HongKong by Lloyds Surveyors, and if necessary by the Japanese Government's Surveyor, and bottom or other damage sustained during detention to be made good or paid for by the Japanese authorities.

(3)

- 2 -

- (3) That the vessel be delivered in HongKong within a reasonable time, day 3 weeks of final acceptance of this offer.
 - (4) That it be understood that the owners in agreeing to this arrangement do not mean to imply that they in any way recognise her seizure as being justified or legal.
3. His Majesty's Embassy are instructed to add that for the time being neither His Majesty's Government in the United Kingdom nor the Government of India foresee any need to requisition this vessel, although no undertaking not to requisition can be given.

BRITISH EMBASSY TOKYO.

13th February 1941.

RB'-0425

0225

外交史料館

Diplomatic Archives of the Ministry of Foreign Affairs of Japan

国立公文書館 アジア歴史資料センター
Japan Center for Asian Historical Records
National Archives of Japan

5

3

COPY

No. 48(7/728(3)41)

NOTE VERBALE

His Majesty's Embassy present their compliments
to the Imperial Japanese Ministry of Foreign Affairs,
and have the honour to enquire whether an early reply
may now be expected to their Note Verbale No.26 of the
13th February last, regarding the s.s. "DHOLERA".

British Embassy
Tokyo.
14th March, 1941.

普通第一二五号

口 上 書

帝国外務省ハ在京英国大使館ニ対シ本月十一日附同大使館覚書ヲ以
テ申出有リタル汽船「ラリタ」号及「ドレラ」号ノ件ニ関シ左ノ通
リ回報スルノ光榮ヲ有ス
目下滞京中ノ「ラリタ」号「ドレラ」号ノ所有者ト日本側当業者ト
ノ間ニ之等兩船ヲ日本側当業者ニ備船セシムルコトニ付原則的了解
成立セル趣ニテ帝国海軍ニ於テハ右事実ニ鑑ミ本件船舶ヲ日本側当
業者カ備船スル場合英国政府ニ於テ日本政府ノ同意ナクシテ右船舶
ヲ徵發スル等ノコトナキ旨保証スルニ於テハ成ルヘク早目ニ兩船ノ
釈放方考慮スヘシ
尚「サクレス」号ニ付テモ右兩船ト同様ノ方法ニ依ルニ於テハ問題
解決可能ナルコトヲ附言ス
昭和十五年七月三十一日

RB'-0425

0225

外交史料館

Diplomatic Archives of the Ministry of Foreign Affairs of Japan

国立公文書館 アジア歴史資料センター

Japan Center for Asian Historical Records
National Archives of Japan

COPY

British Consulate-General
CANTON

1st July, 1939.

Sir and dear Colleague,

I am directed by His Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs to lodge with you a vigorous protest against the seizure off KEIOU on June 2nd last by the Japanese Naval authorities of the British S.S. "Dholera", a steam junk of 105 tons gross burden, owned by the new Dholera S.S. Company (of HongKong), and registered at HongKong on December 20th, 1938. I am further instructed to request that the release of the ship be effected immediately, since at the time of the ship's seizure the vessel was flying the British flag and her papers were in order. On June 16th, the vessel is known to have been anchored in the neighbourhood of Whampoa under detention by the Japanese Authorities.

2. It appears that the British steam junk "Dholera" is under charter to the Wah Hing Shipping Company of No. 76 Cannaught Road Central, (First floor). She left HongKong under the command of Captain R. Parcou at 11. p.m. on June 1st bound for Keiou, Mankingsa, Chungshan District with a cargo of 3,820 tins of Kerosene oil. On arrival off Keiou on the following morning, the ship anchored and about 9. a.m. was approached by an armed Japanese motor boat. Several of the members of the launch were seen to go on board and they remained on board about an hour

when

- 2 -

when they departed. The consignees thereupon went up to the ship in a lighter and were told by the Captain that the Japanese would allow a period of six hours for the discharge of the cargo. A further lighter was immediately procured but after the lapse of some two hours when approximately 1,000 cases had been unloaded into the lighters, a Japanese motor boat appeared accompanied by two other armed motor boats with some soldiers on board. They insisted on the cargo being returned to the ship which was, in due course, done. The ships remained at anchor until about 10 p.m. that day when she steamed off accompanied by the motor boats. At the time of the seizure the ship was flying the British Flag and her papers were in order.

3. The reason for this action by the Japanese authorities is not known and I am at a loss to understand it in any circumstance. It has long been established that Japanese Naval Authorities may only board British vessels in order to ascertain their national character, and then only when no British man-of-war is in the neighbourhood. Upon ascertaining that the ship's papers are in order (of which I understand there was no doubt in this case), the vessel shall be permitted to proceed on her voyage without further interference. Even assuming that there was any reason to suspect or detain the vessel in question, immediate steps should have been taken to intimate the seizure to British authorities in accordance with flag verification procedure, and there seems to

be

RB'-0425

0227

外交史料館

Diplomatic Archives of the Ministry of Foreign Affairs of Japan

国立公文書館 アジア歴史資料センター

Japan Center for Asian Historical Records
National Archives of Japan

- 3 -

be no explanation of the ship's having been hidden away at Whampoa without any notification to the authorities concerned - more especially as both ship and cargo have now been detained nearly one month.

The favour of an early reply, and of action as desired in paragraph 1 of this despatch, is requested.

I have, etc.,

Sd/- A.P.Blunt

Consul-General

RB'-0425

0228

外交史料館

Diplomatic Archives of the Ministry of Foreign Affairs of Japan

国立公文書館 アジア歴史資料センター

Japan Center for Asian Historical Records
National Archives of Japan

COPY

British Consulate General, Canton

15.3.1941.

Sir and dear Colleague,

I have the honour to refer to my letter of July 1st 1939 regarding the seizure of the steam junk "DHOLERA" and to point out that this letter lodged with you, under direct instructions from His Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs, a vigorous protest against the action of the Japanese authorities in this matter. In addition the favour of an early reply, as well as remedial action was requested.

2. On August 8th, that is to say more than a month later, an interim reply was sent by Mr. Okazaki to Mr. Tyrrell, informing him that the matter had been referred to the appropriate Japanese authorities for investigation. No further communication on this subject has been received. I am unwilling to believe that the Japanese authorities could knowingly have treated an official protest of this nature simply by ignoring it and the requests made in it, and conclude that this silence is due to an unfortunate oversight. I, therefore, have the honour once more to call your attention to this case, and have no option, as the Japanese authorities have taken no steps to restore the vessel, but to reaffirm my protest against this illegal action, which has become no less illegal by the lapse of more than eighteen months since
the

- 2 -

the original seizure, and also to request compensation to the owners for the illegal use of the vessel since 1939.

3. The favour of early action and reply is requested.

I have the honour to be, Sir and dear Colleague.

Your obedient Servant,

Sd/- A.P. Blunt

CONSUL GENERAL.

Tomio Takatsu Esquire.
His Imperial Japanese Majesty's Consul General,
Canton.

RB'-0425

0229

外交史料館

Diplomatic Archives of the Ministry of Foreign Affairs of Japan

国立公文書館 アジア歴史資料センター

Japan Center for Asian Historical Records
National Archives of Japan

トシ

別添

ドラ号事件について。

1. 事実関係の要旨。

ドラ号については、今次大戦により日本側の資料が總て戦災その他の理由で残存していないため、ゆずかに、英国側で保管していた公文書記録、^{海軍}旧軍人の証言等により、その概要をうかがうことを得るのみであるが、これらの資料から総合すると、その事実関係は次の通りである。

- (1) ドラ号(香港籍)は日華事変進行中の1939年6月、日本海軍により中国軍隊を乗船せしめて^{中山地、九澳中}いた理由に基づき拿捕、抑留された。(尚英口側記録では同船はケロソ油(輸入)を搭載して

外務省

いたことになっている)。

(2) その後同船の釈放に関し、日英両国に交渉があったが、我方は同船を日本業者が傭船すれば、早期に釈放する旨を甲入れたが、傭船の条件について彼此の間に妥協が成立せず、同船が釈放されぬまま、第二次大戦となった。

(3) ただし、同船がいつ(大戦前か、開戦後か)も不明確)どこで、いかなる原因により滅失したかは不明であるが、^時終戦時には既に存在していなかった模様である。

(4) ドラ号の捕獲審積は行われていない。

外務省

RB'-0425



外交史料館

Diplomatic Archives of the Ministry of Foreign Affairs of Japan

国立公文書館 アジア歴史資料センター

Japan Center for Asian Historical Records National Archives of Japan

2. インド領り甲入れの根拠について。

在京インド大使館は 1953年4月 口上書で以下

日印平和條約 第8條(A) に基き、ドリラ号の

滅失につき 補償を請求越した。

上記の通り、ドリラ号の釈放に關しては 1941年

2-3月頃迄、在京英大使館と外務省の間で交

渉が行われていたが、その後、ドリラ号が南戦

前に滅失したのか、南戦後に滅失したのかは

(1942年秋にドリラ号の沈没の報告については御報告資料に添付あり)

全く不明である。と云ふ。本件請求が日印平

和条約 第8條(A) に該當する所謂「戦争状態

の存在前に財産の滅失に關して生じた請求権

に該當するかの御検査 ~~御検査~~ ~~御検査~~

3. 南戦前の拿捕 ~~國際法~~ ~~の適用~~

ドリラ号拿捕の効果は日華事変当時、オシ

國に対して中立法規が適用されるか否かによ

って左右される。

1) 日華事変当時、日華間には「事実上の

戦争状態」が存在していたか、日華事変の



国際法上の戦争と交戦法規の中
 立法規の完全な適用と生ずることは、日華両
 国とも認めておらず、国際法上の戦争状態
 が存在したとはいえない。従って、日華間の「事
 上の戦争」状態では戦時者として三国間に
 行われる甲立法規は殆んど行われぬものと
 認めねばならない。(立作太郎、支那事変国際法論
 p.26)。従って、1937年8月25日の「支那沿岸航行
 断絶宣言」は、平時封鎖の性質を有するもので
 あり、その効果としては、三国船隻の航行を
 禁止し、船の出入を阻止し、
 船隻を拿捕、抑留し、
 没収

いえないことには、
 (2) 尚、拿捕後に同船の釈放に關連して、備船
 交渉が行はれた経緯があるが、英側は、備
 船契約后 若干の期間程度の短期間、同船を
 香港に引渡すべきことを要求しており、又
 同時に、備船契約に同意することは、トシ号の
 拿捕が合法であったことを認めるものであると述べて
 あり、備船交渉が行はれたという事実から、トシ

いえないことについては争いがない。
 従ってこの見解をとり限り、トシ号の拿捕、抑留
 は、例之同船が中国軍隊に乗船せしめられたとして
 も、不法行為だと免れず、従って我々は同船の
 返還を以て神債とする義務がある。
 (2) 尚、拿捕後に同船の釈放に關連して、備船
 交渉が行はれた経緯があるが、英側は、備
 船契約后 若干の期間程度の短期間、同船を
 香港に引渡すべきことを要求しており、又
 同時に、備船契約に同意することは、トシ号の
 拿捕が合法であったことを認めるものであると述べて
 あり、備船交渉が行はれたという事実から、トシ

外務省

号の拿捕を合法化する事は不可能である。

(3) 他方、昭和14年7月24日発表された有田
 クレーン声明は之により英国が日華間の大規
 模な戦闘状態が存在する事を確認し、
 同国が中立に類する^{地位}立場に立つべきことに
 合意したものと考えられるが、

(4) ドライ号拿捕後約2ヶ月後から発表された
 同声明が、同船拿捕当時すでに遼^役に交わり
 有すると解釈できるか、どうか。又例之^役同声明が
 当時存在していた事象と確認したもので、摩^役遼及
 交力があるとしても、

(5) ドライ号が中国軍隊を輸送していたという

事象の挙証責任は、日本側にあり、この事
 実を説明することは断然不可能である(英国側)
 は同船がケロリン油を積載していたと主張しており、
 当時の外交交渉において我方がドライ号と
 中国軍隊を輸送していた理由に基づき拿捕した旨
 を主張した形跡が、手記には見られなく、別添資料
 記載の通り、同船拿捕の経緯からみて、同船が
 中国軍隊を輸送していたと考へる事は疑問が
 ある。

以上の事よりみて、ドライ号の拿捕、抑留を合
 法化する事は極めて困難であると考えられる。

(4) 例之、ドライ号の拿捕、抑留を合法化する



ことが出来たとしても、同船の捕獲審検
所、積定を經ていふ以上、之を没收することは
できず、従つて、同船を返還せし補償すべ
き義務が我方にあることには變りはない。

4. 抑留船舶の南戦による地位。

ドリラ号は我方に抑留されたまゝ、南戦を
迎へたわけであるが、拿捕抑留が不法であつた
限り、今次大戦南戦当時、同船が現存していた
としても、同船が南戦前に釈放されてしまつた
のであるから、同船が没收し得たものであること
は明である。

拿捕抑留が合法のものであつたと考へる場合、

外務省

ドリラ号が南戦当時、現存していたとすれば敵
船として没收し得たこととなるとの見解もあるが、
いづれにせよ、捕獲審検により没收の措置を要し
ていないのであるから、同船の地位は南戦による
変更を要することはないと^{解される。}~~考へられる。~~

5. 利息の加算の有無。

ドリラ号の拿捕が不法なものとすれば、補償金に
対する利息は、拿捕当時より加算すべきであら
うと考へられる。(但し戦争期間中の利子は
算入しないことが多い模様。)

拿捕が合法のものであつた場合、抑留理由のなく
つた終戦後より利息を付す必要はないと思はれる。

外務省

参考資料

控

1. ドリウ号拿捕をめぐり的事实

(1). ドリウ号は New Dholera S.S. Co (ボンベイ) 所有

の steam junk (105 tons gross burden) で、1938年

12月20日香港で登録された。

→ 英国領事館の書記(後述 2(1)の参考)に「415」

(2). 同船は Wah Hing Shipping Co. (香港) 帰船

し、^{12月}プロパン油 3,820 罐を積載し、1939年6月

1日香港を出港し、翌6月2日朝 中山地区 万全

沙九澳沖に到着、投錨したが、同日午前9時

頃より約1時間の^{日本海軍}間、武装モーターボートに臨

検をうけた。その後乗船した荷受人は船長

より、日本側が貨物積下しに6時間の猶予を

与えたい旨告げた。しかし、その翌2時間後に

外務省

一積下し

3隻の日本武装モーターボートが接近し、貨物を

同船に積戻すことを要求、同船は之に従った。

同船は同日午後10時頃モーターボートと共に

現場を去った。拿捕当時同船は英国旗

を掲揚し、船舶書類は整っていた。^{別紙}

終戦後結果向

(3). 之に対し、^{事件に}終戦後、当時関係した軍人の

記憶から、^{証言}証言により調査したところでは、

ドリウ号は、中国軍隊を^{輸送し}乗船せしめていたとの

理由で、日本海軍が拿捕抑留した^{こと}に事づ

いるが、これに裏づけする証言は全くなく、且、上記

証言の経緯に鑑み、その真実性には疑問がある。

中、11月4日にモ、ドリウ号は同年6月16日に香港沖に

とせ

1に投錨していた由であるが、その後、いつ、いつかにして滅失

外務省

したかは、一切不明である。

2.

トシ号に関する外交交渉の経緯

(1) 1939年7月1日、廣東駐在英總領事は、同日

本總領事に対し、本国からの訓令によるとして、

1) 日本海軍は、英艦が航行している時に限り、船

籍を確認するため、英艦の乗船(上陸)の許可

従来の慣行であり、2) 従って、船舶の乗船を確認後、

同船は航行の継続を許さるべきであり、3) 船名とトシ

トシ号と抑留する理由がかりにあつたとしても、船

籍確認手続により、英官憲に捕獲を直ちに

通報すべきであつたと、嚴重な抗議を行つた。

外務省

トシ号の即時解放を要求した。(別添資料)

(1) 之に対し、我方は同年8月8日在廣東總領事より

本件を調査の爲、關係方面へのリファ-リテ旨回答。

(2) 1941年3月15日、英總領事は、回答の要として

日本の不法行為に対する抗議を再確認すると

共に、1939年以來の同船の不正使用に對して補償

を請求。(別添資料)

(2) 1940年7月31日、外務省は、^{在英}英大使館に対し、

同大使館の口上書への回答として、トシ号所有者

と、我方当局者の間に同船の帰船につき、原則

的了解が成立したので、我方としては、同船を日本

側に帰船する(場合) 英國政府が、日本政府の同意

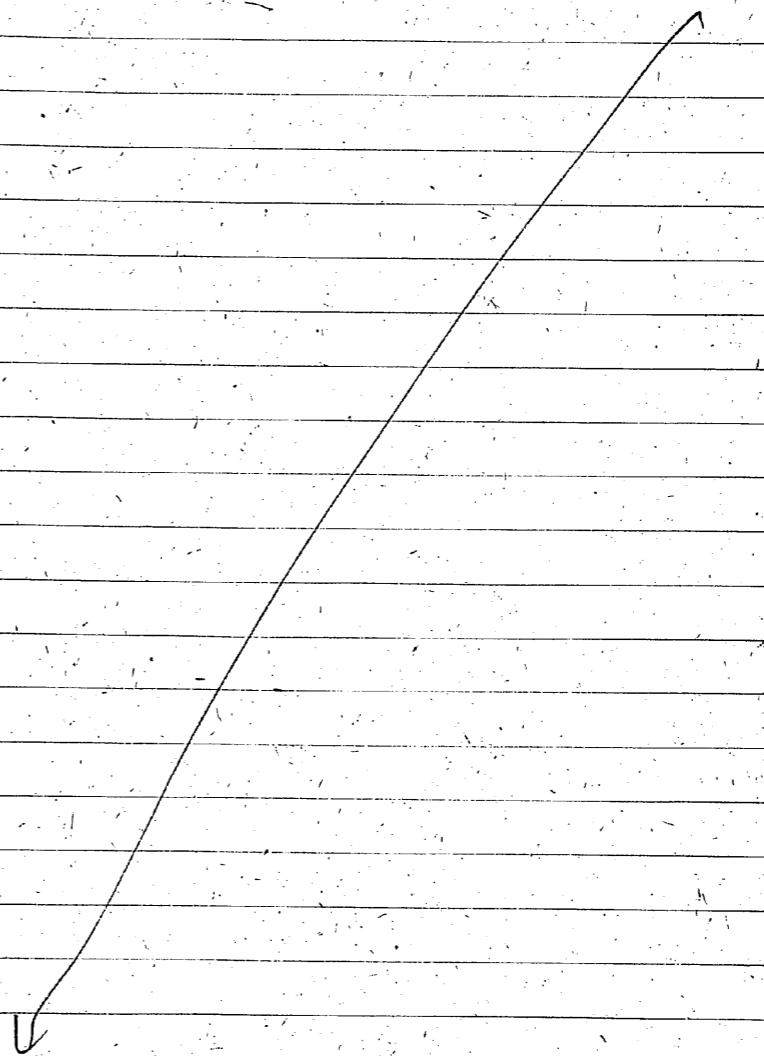
外務省

5

なしに同船を徴発せしむるの保証を与之れば、早期
釈放を考慮すべしと通報 (別添紙)
(11) 之に対し在京英大使館は、^{トリス}同船所有者が、取極
め正式に結ばれた後、適当な期限内 (例之ば3週間) に
を
良好な調子で同船を香港に運送し、引渡すべきこと等の
条件の下に、同船を日軍側業者に傭船せしむること
に同意し、旨を通報すると共に、英・米・印政府が同船
を徴発せしむるの保証を与之ることには出来ず、又取極
めに同意することには、トリス号の捕獲を正当な理由と
認めざることを、旨を附言している (別添紙)
VII. 1941年3月14日在京英大使館に上記(10)の口上
書に對し回答を督促 (別添紙)

外務省

(3) (1) 終戦後、1947年8月連合軍側には
終戦に對し、トリス号の所在調査を命令した。



外務省

6
ロ). 終軍は之に対し、~~主として~~旧軍人の証言に基づき

「トリス号は中国軍隊を輸送していた理由に基づき

日本海軍のため抑留され、現地及び東京で釈

放し、^{外交}固し交渉が^わ行われたが、主として傭船条件

の不一致に^上基^下結するに至らず、遂に釈放さ

れることとなり、才二次大戦の勲賞のみその後、

豊武賞又はその他の原因で^上滅失したことを恐らく向連^下

を^上推論する旨報告。(別添26)

ロ). 41. 1953年4月23日、在京イタ大使館に口上

書と^上以て、平和條約第8條^下に基づきトリス号の^上拿捕^下当時

の船価~~約~~5000ポンド及び^上拿捕^下の時より1951年^上初^下

の~~利子~~24万ポンド(年利4%の^上年利^下、1951年以降

外務省

7
解決の日まで年4%の利子を請求する権利を

留保する旨付言す)合計74万ポンドの補償を請

求越した。(別添7)

ロ). 之に対し、我方は救済の督促を受けたが、

1955年2月18日付口上書と^上以て、本件は目下調査中の^下に、
現在までに)

ロ). トリス号は中国軍隊を輸送中であつたため、

日本海軍により抑留された。

ロ). その後同船を傭船するに^上固し^下日英向の外交

交渉が行はれたが、^上彼此の条件が^下折台^上交渉^下中に

才二次大戦と^上同船が^下代^上取^下り船籍^上であつたため、

その^上日本海軍により^下抑留^上が^下継続^上された。

ロ). トリス号自体が現在どこにあるか、若し滅失していた

外務省

とすれば、^{117.}△に2. 11か字を原因に滅失したか、今の
^{ここが明とされた}
 とは不明である旨回答。(別添8)
 14. 1956年5月11日、服部(ア四)書記長は在府、インド大使館
 へジャチー一等書記官を招き、
 145-4
 11. ~~昭和14年~~ 1989年7月24日付の有田、クレー
 共同声明書(別添9)及び日印平和条約第6条(6)項
 (戦時中の損害請求権の放棄)を示し、11の号會捕
 当時、日華間には事実上、大規模な戦闘が行われ
 ておいた(別添10参照)同船の釈放については、利敵行
 為防止等の見地から、これを備船することとし、日英
 間に外交交渉が行はれたが、彼我々の条件が一致
 しないうちに第二次大戦は終わった。(別添11参照)

外務省

人の証言によれば、同船は1942年1月頃まで
 東方面にあり、同船の管理を兼ねて商官運航
 していた模様である旨説明した。

外務省

9

敵国人に対する金銭債務に戦争
期間中の利息を算入すべきか否
かに関する件 (未定稿)

34911 条規

1. 戦前の金銭債務は他の契約上の債務と異り
履行不能となることがないので講和条約にお
いてその効力を確認するのが慣例である。(ヴ
ェルサイユ条約296条、イタリア平和条約
81条、桑港平和条約18条、日印平和条約
8条) イギリス法によれば講和条約中に明記
するしないにかかわらずこの原則がみとめら
れていると考えられる(穂積「戦争と契約」
大正5年 pp. 292 - 295; McNair "Legal Effects of
War" 1948, p. 121)
2. ところで、敵人に対する金銭債務の元本に
ついて支払義務のあることは上記のとおり疑

の余地がないが、元本に対する利息に関して
は学説がわかれており、

- (1) 当該金銭契約中に規定してない限り戦争
期間中の利息は算入しないとする説と
- (2) 戦争期間中も他の期間中と同様に利息を
算入するとする説
がある。

3. 戦争期間中の利息は算入しないとする学説
をまず紹介してみる。

(1) G. J. Webber は "The Effect of War on
Contracts" 1946 において次のとおり書
いている。

"The Rule — Interest will not run, subject to the
exception below, where debtor and creditor are
divided by 'the line of war'.

This dictum would not apply to a case in which there is a stipulation for interest or where a fiduciary relation exists on the dissolution of a partnership.

Reason of the rule -- "Interest is payable 'for the forbearance of money', whereas in time of war, payment cannot be exacted, and there is therefore no forbearance. "

- (2) 穂積博士は米国における1870年の Lash v. Lambert 事件の判例を示して、
「要スルニ米國主義ニ依レバ契約上ノ利息ハ之ヲ請求スルコトヲ得、辨済期以後ノ不

履行期間ニ対スル延滞利息ハ之ヲ請求シ得サルコトナル至極公平ニシテ合理的ナリト云ウベシ。

英法ニハ此点ニ関スル斯ノ如キ当面ノ判例ナシト雖モ同趣旨ニ論及セル判決ハナキニ非ズ・・・」(「戦争と契約」大正5年 pp. 313 - 314)として Du Belloix v.

Lord Waterpark 事件における判

決(1822)をあげている。上記(1)の

Webber の議論も Du Belloix v. Lord

Waterpark 事件の判決と Lash v. Lambert

事件の判決を直接の根拠としてあげている。

- (3) 信夫淳平「戦時国際法講義」第1巻

債務の元金は平和克服とともに復活するも利子は協定あるものにしても戦時中は発

効せずとし、但し利子を受取るべき代理人等債務者と同一国に居住するときはこの限りに非ずとするのが慣例であると述べておられる。(P. 1019)

(ここに「協定あるものにしても」というのは利息そのものについて契約中に協定あるものを指すのではない。そのようなものがあれば利息が計算されることは疑がない。ここにいう「協定」は利息支払義務の発効に関する協定であつてその発効の前に戦争が起つた場合について述べているものである。)

4 (1) 学説として戦争期間中も利息を算入すべきであるとの説をとるものに McNair の "Legal Effects of War" (1948, pp. 105 - 107)

がある。 McNair も特定の条件が成就した時から(例えば期日の到来)利息が計算される契約においてその条件が充される前に開戦となつた場合には戦争期間中の利息を計算することはないと述べている。しかし、一般的には敵人たる債権者が終局的には元本を受取れるより財産権を保護しながら利息だけは受取れなくするが如き法律がイギリス法として存在するか否かは疑問であると論じ、第一次大戦中の判例をあげてこのような場合に利息の支払を禁止することは諸国の慣行に反するとしている。但しこの問題が正面から英国の裁判所で争^{われ}たことは一度もないから確信をもつて断言し得ないと述べている。また他の学者が引用

している Du Belloix v. Lord Waterpark 事件
の判決などは傍論として関連のあることを
述べているものであるが第一次大戦中の同
様な判例にくらべてほとんど価値がないと
論じている。

(2) International Law Association の
1932年の総会の報告書に収められてい
る "Rules on Effect of War on Contracts" に
よれば、

"(22) Interest on any sum due, whether subject to
suspension or not, should be payable by the debtor
at the rate, if any, stated in the contract. If
no rate is stated in the contract the rate of
5 per cent per annum simple interest should
apply."

とあり、これもやはり戦争期間中の利息は
算入するとの考え方を示している。

よ 日本国或いは日本国民が旧敵国人に対して
負っていた金銭債務に関しては下記の理由か
ら戦争期間中といえどもこれを算入するのが
良いのではないかと考えられる。

(1) 利息は算入されないとする学説は何れも
米国における判例と、英国の古い判決中に
傍論として論じられていることを根拠とし
ているものであるが、McNair は同じく傍
論でも第一次大戦中の新しい判決を根拠と
して論じている。

(2) 利息の算入を否定する学説はその根拠と
して戦争中債務者は支払を怠っているの
ではなく元本すら返還し度くとも返還し得な
い立場にあるのだから元本を預っているこ
とに対し利息を支払う理由がないと説明し

ている。しかし第一次大戦以来殆んど諸
国が敵産管理制度を実施して債務支払を可
能にしている点に注目すべきであろう。

(3) 米、英等の対敵取引法もそうであるが（
米国 50 U.S.C. ^註、英国 "Trading with Enemy Act, 1939,
app. § 6
sec. 7, subsec. 1, わが国の敵産管理法（昭ノニノ
para. (a)）
6 / 2.2.2 法第99号）によつても敵産管
理人に対して利子を含む金銭債務の支払を
行うことが可能であつた（同法第3条、中
央経済法研究会編「敵産管理の理論と実際」
P P - 34 - 35）。したがつてわが国に
おいても戦争により敵人に対する元本の返
還すら不可能となつたと考えることは必ず
しも當を得ない。寧ろ支払を怠る場合には
延滞利息の支払義務が発生すると考えられ

る。

少くとも、戦争期間中敵人に対する利子の支払は全く免除する趣旨の立法措置が講ぜられた例をきかない。(敵産管理人は直ちに敵人でないことは勿論であるがその代理人と考へて差支えないであらう。)

(4) 戦争期間中のみは利息の支払を免除してその他は免除しないことはそれ自体不自然でもあるが、(本稿では戦前に金銭債務が発生している場合を取扱つてゐる)わが国の場合仮に具体的にそのような措置をとるとすれば戦争期間の終了期についてそれが戦争行為の終了日であるか、外貨送金が可能となつた日であるか、桑港平和条約が關係国にとつて発効した日であるか日本につい

て発効した日であるか等種々の複雑な問題を惹起するであらう。

(5) ヴェルサイユ平和条約には明文をもつて「關係国政府間ニ反対ノ特別取極ノ存スル場合ヲ除クノ外金銭債務ニハ左ノ規定ニ準拠シ利息ヲ付ス配当、利息ソノ他元本ノ利息タル性質ノ定期支払金額ニ対シテハ利息ヲ支払ハス利率ハ年五分トス但シ契約、法令又ハ慣習ニ依リ債権者カ別段ノ率ニ依ル利息ノ支払ヲ受クヘキ権利ヲ有スル場合ハコノ限ニ在ラス……」(第296条付屬書22)と述べており、これは本件に関する重要な先例と見做し得る。

(6) ヴェルサイユ条約の当事国ではない米

は第一次大戦後ドイツに対して戦前未だ米
国が中立であつたころにドイツにより没収
された在ドイツのアメリカ資産の補償を要
求した。この問題の解決を委ねられた仲裁
裁判所(米独混合請求権委員会)はその判
決(Administrative decision No. III)
においてヴェルサイユ条約の関係条項を準
用し、アメリカ資産が没収された時から戦
争期間中を含め年5分の利息を補償額に加
算する決定を下した。

- (7) 桑港平和条約第18条は戦前金銭債務の
支払義務に戦争はなんら影響を与えなかつ
たと述べており、特に利息について戦争期
間中はこれを算入しないとは述べていない。
したがって条約上は何も規定されておら

ず当事者間の措置に委せられていると考えら
れる。しかしわが国の民法第419条2項に
よれば金銭債務については不可抗力に基く抗
弁が許されず戦争によつても債務者の責に帰
すべき遅滞を発生せしめる(膳本「終戦と債
権関係」PP 229-230)から裁判所で
受われれば利息が要求されることになると考
えられる。故に利息を払つても条約上先方の
不当利得となることはない。

34.9.11 条規

ドレラ号事件について

1. 本件請求は日印平和条約第8条(4)項にいう「戦争状態の存在前に財産の滅失若しくは損害、、、、に関して生じた請求権」と見做されたが、つて日本政府は本件請求権の「当否を審議する義務」を有すると考えられる。勿論右請求権が正当であると判断される場合には日本側はこれを補償する義務を負う。

質問1の(注)にある日印平和条約第5条との関係ではドレラ号が日英開戦時に桑港条約にいう日本領域に所在していたことが証明されれば連合国財産補償法第3条1項により補償の義務があると考えられる。しかし同船は常時黄楠に繋留せられていた本広東付近で適宜使用せられていたに過ぎないと推定され

るから第5条に基づく請求権は認めないとするのがわが国の従来の見解である。(もつとも最近ドレラ号と同じく開戦時には日本の領域外にあつたと考えられる英国のサブレス号について形の上では英国側の主張をみとめることになつた。英国の主張は船に関しては日本軍がこれを支配していたことをもつて日本領域にあつたとみなすことができるものである。故にインド側からこの点を指摘される場合には日印平和条約第5条についてはすでに処理済みであるとの立場をとる以外には反駁の方法はない。)

2. 補償金額の決定は何に対して日本政府が補償責任を有するかにより決定される。

第一に船価について補償義務を有するか否

かは日本側が日英開戦前に同船を単に不法に占有していたのかあるいは没収していたかにより異なる。開戦後の日本側の行為については船価にしる滞船料にしる日印平和条約第6条(b)により日本側には一切補償責任がないわけである。(上記/後段の推定が正しければ)

日本側は同船に対する補獲審査手続も行つておらず、また昭和15年7月31日付英国大使館あて外務省口上書にても明らかなおり特定の条件のもとで同船の釈放を考慮していたわけであるから、開戦時まで日本側は単に同船を抑留あるいは使用していたに過ぎず没収したのではないと考えられる。従つて戦争前に日本側が負つていた補償義務は同船の抑留あるいは使用に対するもので船価に対

するものは含まれないと考えられる。

第二に、日本政府あるいは日本軍による同船の抑留あるいは使用が国際法上合法であつたか不法であつたかが問題となる。不法であつたとすれば同船抑留日から開戦前日までの滞船料支払の義務が日本側にあることになる。仮に合法であつたとすれば更にそれでも滞船料支払の義務があるかないかにつき検討する必要があろう。

ドレヲ号は英国国籍船舶であるが昭和14年6月1日ケロシン油(日本側の当時の主張によれば中国軍隊)を積載航行中中山地区で日本軍により臨検、だ、捕された趣である。当時日本軍は昭和12年8月26日外務省発表のとおり中国沿岸にて中国船舶の交通を遮断

していたが、「第三国の平和的通商を尊重しこれに干渉を加うるの企図を有せざること」を表明していた。しかし右声明は当時の文献によれば平時封鎖宣言と解されていた趣であるから（条約二課編集「シナ事変関係国際法律問題」第一巻 PP1-78、「外交時報」1937年10月1日号 PP263-277）、仮に第三国の「非平和的通商」であつてもこれに干渉を加える国際法上の根拠はなかつたのである。

（注）平時封鎖のもとでは第三国の船舶については国艦を解かめるための臨検を行^確い得るにすぎない。

勿論、昭和14年7月24日の有田・クレーギー声明以後は英国は中立義務を

負うに至り、これに違反する英国船舶が場合によつては日本軍によつて没収の対象とし得ることも明白である。しかしこの声明が及的効力を有するとは考えられない。）

上記のとおり日本側によるドレラ号のだ捕抑留が不法なものであるとすれば、不法なるだ捕により同船の所有者等に与えた損害を日本側は補償する義務を負う。ここにいう損害は具体的には

- (1) ドレラ号のだ捕・抑留の日から自英開戦の前日までの滞船料
 - (2) 没収した貨物の価格
 - (3) 下船せしめた船員等の帰国旅費
- の合計額から、仮に同船を使用し得る状態に

修理する必要があつて現実に費用の支出があつた場合にはその額を差引いた分となるであらう。また得べかりし利益については補償の義務はない。

3. 利息についてはその期間は厳密には

(1) 滞船料については商慣習により例えばこれを月ぎめで支払う慣習のある場合にはその支払うべき月の翌月から現実の支払の時まで、

(2) 貨物の価格及び船員等の帰国旅費については同船の拿捕の日から現実の支払の時まで

支払うべき金額に対する延滞利子が要求されることとなる。注(2)但し期間として戦争期間中も計算すべきか否かは国際法上確立しておらず日印平和条約8条もこの点をなんら規定していないが仮に準拠法を日本法とし本件を日本の裁判所で争う場合には戦争期間中の利息も算入すべしとの決定が

なされる公算が大である。注(3)次に利率については通常年利率で1年5%に計算するのが常識的であると考えられ3%以下あるいは7%以上の利率に関する先例は少ない。注(4)

注(2) 例えば Borchard "Diplomatic Protection of Citizens Abroad" 1919, § 179

"Except in the case of torts based upon injuries to the person, Foreign Offices usually demand interest from the date the claim arose until the date of payment, and international tribunals have often allowed interest, notwithstanding the absence of any settled rule on the question."

注(3) 別添調書「敵国人に対する金銭債務に戦争期間中の利息を算入すべきか否かに関する件」参照のこと。

注(4) ヴェルサイユ条約中第一次大戦後の国

際裁判の判例では年利率5%が圧倒的に多い。第一次大戦前の判例では前掲書によれば(P 429)通常3~6%、稀には8% / 2%とされた。利息は請求権者が請求すれば支払義務を生ずるのであつて、サグレス号事件とかコルク海峡事件のように最初から請求しない場合やデンマークの対日請求権の一つノルドボー事件の如く途中で先方が請求を放棄した利息について支払義務はない。本件でも先方の主張する4%以上を支払う義務は一応ない。



極秘

条約局法規課長殿

34. 8. 24
アジア局南西アジア課長

ドレラ号事件について

日印平和条約第八条に基くインド政府よりの戦前クレームの処理方針は別添甲のとおりであり、これらクレームのうち唯一の実質的内容を有するドレラ号事件について至急わが方態度を決定する必要があるところ、別添(乙)資料御参照の上、下記の諸点につき貴課御見解を御回示相成りたい。

記

1 本件請求が果してインド側の主張する日印平和条約第八条(a)項に該当する「戦争状態の存在前に財産の滅失に関して生じた請求権」とみなされうるか、あるいは同条同項のその他の規定に基き日本政府が補償義務を負うと

外務省

解釈されうるか。

注 当課としては、本件が平和条約第五条に該当するとみなされることは、すでに第五条の問題が完全に解決されているのではなはだ都合の悪いこととなる。

2 第八条に該当するものとして日本政府が補償義務を負う場合、いかなる方法により補償金額を決定するのが適当であるか。

3 また上記の場合利子を加算する必要があるか、ありとせばその利率及び期間はいかに定めべきか。

外務省

RB'-0425

0252

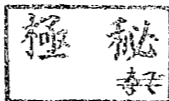
外交史料館

Diplomatic Archives of the Ministry of Foreign Affairs of Japan

国立公文書館 アジア歴史資料センター

Japan Center for Asian Historical Records
National Archives of Japan

別添



インドの戦前クレームに関する件

昭和34年6月1日
南西アジア課

1. 日印平和条約第八条に基づき、現在までにインド政府から提出された日本政府に対する補償請求は119件（請求金額総計約2億4千万円）である。
2. 本件請求の提出のあつたのは、昭和29年であつたが当時わが方は、賠償及び戦時補償の解決に追われていたため、及び英国等連合国の戦前クレームの処理とも脱み合せる必要があるので、今日までその解決を遅延せしめていた。
3. 在京インド大使館も戦前補償の解決に追われていたので、本件に対してはあまり熱意を示さず、ただ請求者（ドレラ号の所有者注後述）

よりの催促にかんがみ、年に一、二度の割合いで当方に催促してきたが、これに対してわが方は上記方針にかんがみ、そのつど「目下検討中である」旨回答してきた。

4. しかるところ、今般在京インド大使館より日印平和条約に基づく他の諸懸案がほとんど解決した今日、本件問題のすみやかな解決を要望する旨の申し入れがあつた。
5. 当方としても日印平和条約に基づく諸懸案はほとんどすべて解決しており、また他の連合国によつて提出された同種のクレームについてはすでに相当折衝が進んでいる今日、これ以上解決を遅延せしめる理由に乏しくなつたものと判断されたので5月27日在京インド大使館ヒレマツ書記官を当課に招致し、非

RB'-0425

0253

外交史料館

Diplomatic Archives of the Ministry of Foreign Affairs of Japan

国立公文書館 アジア歴史資料センター

Japan Center for Asian Historical Records
National Archives of Japan

公式に本件に関する会談を行なつた。

6. 上記会談において討議された主な諸点は次のとおりである。

(1) インド側よりすでに提出されている119件のうち最も実質的内容を有するドレラ号について先ず解決したいとの要望があつたが、これに対してはわが方より「日本政府としては本件戦前クレームを一括して解決する方針をとつており、これはサンフランシスコ平和条約に基づく連合国諸国との間でひとしく採つている方式である。

したがつてドレラ号について仮に検討を了しても他のすべてのクレームについての検討が終るまではその解決をまたねばならない」旨述べた。

(2) インド側より、しからば現在提出されている119件について先ず解決し、将来日印平和条約第8条に基づき提出される可能性のある戦前クレームにつきインド政府の態度を留保することといたしたいと述べたので、わが方よりすでに述べたとおり日本政府としては本件を一括して解決することを望んでおり、将来この種クレームが提起される可能性を残すことは結局わが方をしして本件解決を躊躇せしめる結果となるであろうと応酬した。

(3) そこでわが方よりインド国内においてインド政府が一定の期限内に平和条約第8条に基づくクレームを提出すべき旨及び上記期限後には提出しても無効となるべき旨を告

示し、しかる後にこれをすでに提出されているノノ件と合せて解決されてはいかがと示唆したところ先方これを了承し、しかしながら本件の早期解決を図るために上記の告示を出す一方在京インド大使館と外務省との間ですでに提出されている事案につき検討を進めていただきたいと要請した。

よ 上記会談の趣旨にかんがみ、今後在京インド大使館と当課との間で事務的に個々の事案の審査を進め、インド側上記告示期限の満了をまつて平和条約第8条に基づく補償金額をまとめ上げ、しかる後に大蔵省と折衝して本件解決をはかることといたしたい。

RB'-0425

0255

外交史料館

Diplomatic Archives of the Ministry of Foreign Affairs of Japan

国立公文書館 アジア歴史資料センター

Japan Center for Asian Historical Records
National Archives of Japan