

国際河川制度の起源と展開

——グローバル・ガバナンス論への含意——

山田 哲也

はじめに

今日、国際河川委員会 (international river commission) については、国際法学や国際政治学が国際機構 (international organization) の前駆体として概説的に取り上げる程度に留まり、まとまった研究が行われることはない。その背景には、日本の場合、国際河川が存在しないこと、また、河川を通じた輸送が、輸送形態の主流からはるか昔に脱落していたことなどから、国際機構論も含めて国際河川制度への学問的関心が低いことがあると思われる [田中 2014: 73]。しかし、ヨーロッパではライン川を中心に、河川輸送は引き続き重要な輸送手段である。また、2022年の猛暑で、ライン川は重大な渇水被害に見舞われたが、それが報道されて世界的に注目されるのも、輸送手段として引き続き重要であることの証左である¹⁾。

しかし、歴史を遡ると国際法学は、国際河川に対して一定の関心を寄せてきた。ライン川についていえば、フランスとドイツの国境を成し、アルザス・ロレーヌ地方は両国間の戦争ごとに割譲を繰り返してきたし、逆に1814年にはパリ条約を通じてライン川全域について通商目的での航行の自由が合意された。ダニューブ (ドナウ) 川についても、1856年、クリミア戦争の平和条約であるパリ条約を通じて、一定の制度化が図られる。さらに、第一次世界大戦後にはベルサイユ条約第345条に基づく、「国際関係を有する可航水路の制度に関する条約 (バルセロナ条約)」(1921年)の締結に至る。もっとも、今日においては、交通手段であることに加え、水資源の有効活用やそのための環境保全という観点から、「国際水路の非航行的利用の法に関する条約 (国連水路条約)」(2014年)が発効している²⁾。また、ライン川については、伝統的なライン川航行中央委員会 (CCNR) だけではなく、欧州連合 (EU) や国連欧州経済委員会 (UNECE)、国際労働機関 (ILO) などの国際機構を通じて、さまざまな条約・規則・指令・基準が重層的に形成されている [木村 2016: 198-152]。

本稿の目的は、国際法・国際機構論的な観点から国際河川委員会制度を序論的に検討することにある。その目的は、国際河川制度の経験が、今日のグローバル・ガバナンス論にどのような影響を与えているか、あるいは、国際機構論とグローバル・ガバナンス論がどのような関係にあるかについて検討する際の論点を抽出することにある。国際機構論は、国際法学と国際政治学の境界領域に

1) Drought hits Germany's Rhine River: 'We have 30cm of water left' (12 August 2022) (<https://www.bbc.com/news/world-europe-62519683>, last visited on 19 February 2023).

2) 同条約を巡る体系的な研究として、[鳥谷部 2019]。

ある学際的な分野といわれることが多いが〔庄司 2004：2〕、その前提となるのは、1648年のウエストファリア条約を契機に18世紀半ばごろに成立する、近代の西欧国際体制〔木畑 1997：4〕である³⁾。西欧国際体制の特徴は、国境によって区切られた国家が主権をもち、他の同様の国家との関係において平等であり、互いに干渉を控え、同盟を通じて自らの存立を保障するところにある。世界の他の地域には、地域ごとの秩序があり、河川についても地域ごとの制度が存在したと考えられるが、今日の国際法学や国際政治学、さらには国際機構論が前提とする「国家」や「(国家間関係という意味での)国際関係」は、西欧国際体制を前提に、19世紀半ばから20世紀に半ばにかけて地球規模に拡大した体制(普遍的国際社会)を前提としている。したがって、仮にヨーロッパ以外の地域に、独自の河川制度が存在していたとしても、それを含めて検討することは適切ではない。あくまでも西欧国際体制の下での国際河川制度の存在がどのように世界大に拡大したか(しなかったか)を念頭に置き、それが国際機構論を媒介してグローバル・ガバナンス論に影響を与えているか(いないか)を検討することが本稿の目的である。

さて、遠藤乾が指摘するように、グローバル・ガバナンス論は「越境現象の舵取り」でありながら、「もっぱら最現代の現象として語られ」〔遠藤 2010：7-8〕てきた(ている)という印象を拭えない。他方で、〔鈴木基史 2017〕や〔Karns et. al. 2015〕に見られるように、ウィーン体制の下での国際河川委員会制度を、グローバル・ガバナンスの最初期の例として取り上げることもあり、それは「国際社会の組織化」と「グローバル・ガバナンスの出現」をある程度同義に解する見解だともいえよう。ライン川やダニューブ川に代表されるヨーロッパの国際河川制度は、19世紀を特徴づける自由貿易体制を物流面から支えるものであったと同時に、従来存在していた中世的制度や慣行の変更・廃止を促すきっかけとなった。また、その際、国家以外のさまざまな主体の栄枯盛衰にも影響を及ぼしてきた。また、そこには蒸気機関の発明に代表される産業革命という偶然と思われる要素も含まれている。その意味で、国際河川委員会制度は、地理的にグローバルであったかどうかはともかく、少なくともヨーロッパにおける初期のガバナンスだったと考えられる。

1. 国際河川委員会制度：国際河川を巡る国際行政

(1) 制度の沿革：ライン川とダニューブ川

複数の国家を貫流する河川を、国際河川という。河川を自然的な国境として利用することがしばしばあり、例えば、東アジアにおいても中国と北朝鮮の国境は、基本的に豆満江と鴨緑江である。国境を接する国家相互の関係が常に友好的とは限らないから、国境として利用される国際河川は、相互にとって自然的要塞の意味を持つ。他方で、古くから河川は物流の主要手段であるから、河川沿いに都市が形成されることも多く、河川の防衛は同時に都市の防衛にも直結する。国際法の伝統的な目的が、主権国家の領土の一体性確保にあるとすれば、河川は実際的にも象徴的にも、保全されるべき国家領域を可視化するための存在の一つである。

ライン川については、第一次ナポレオン戦争(1803-1804年)によりライン川左岸がライン同盟を形成し(1806年)、フランスの影響力が強まるとともに、1806年の「大陸封鎖令」によって、ラ

3) この語は、〔白井 2000〕のような「ヨーロッパ国際体系」や、より一般的に主権国家体制(体系)やウエストファリア体制などと互換的なものである。

イン川沿河国とイギリスとの貿易が著しく制限されることになった。それに先立つ、1804年、神聖ローマ帝国とフランスは「オクトロワ条約」を締結し(8月15日)、二国間についてライン川は「共通の河川」(2条)と位置づけられ、航行税も共通化された[鈴木めぐみ 1997a: 144]。しかし、これはフランスが優位な地位にある状況の下での共同体化であり、協力的な体制と考えることには慎重であるべきであろう。むしろ、「機能的な協力」としての国際河川委員会が誕生するのは、ナポレオン戦争後の、パリ条約(1814年)とウィーン会議最終議定書(1815年)である。

ウィーン会議では、国際河川の自由通航に関する一般原則を規定したほか(議定書 108-116条、附属書 16A)、ライン川に加え、ネッカー川、マイン川、モーゼル川、ミューズ川およびシュルト川について個別の条約を作成することを約した(附属書 16C)。会議参加国にとって、国際河川の自由通航を巡る問題はウィーン会議が持つ経済的な側面と認識されていた[Reinalda 2009: 28]。ライン川については、「その航行可能な地点から海まで、通商および航行に関して、沿河諸国の共通の河川」とされた。一般にウィーン体制は、ナポレオン戦争後のヨーロッパに勢力均衡に基づく安全保障を回復させるものと理解されているから、ここでは関係国の「安全保障と経済的繁栄の結合(security-prosperity nexus)」[Schenck 2021: 9]が図られたとみることができよう。

1856年のパリ条約を通じたダニューブ川ヨーロッパ委員会の設立の経緯は、次の通りである。ダニューブ川を巡っては15世紀以降のロシアの南下により、利用国・関係国の緊張は高まっていった。[鈴木めぐみ 1997b: 80-81]によれば、ダニューブ川の河港であるブライラ、ガラツがオデッサの競争相手となることを恐れ、河口を支配するロシアが河口の改良・維持に消極的であった。また、非ヨーロッパとされたトルコが加わっていたため、上述したウィーン条約最終議定書が定める一般原則の適用が想定されていなかったことも指摘されている。

ロシアは、クリミア戦争の敗北により沿河国としての地位を失うことになった。これもあって、パリ条約第15条1項では、「ウィーン会議議定書は数国を分け、または貫流する河川の航行を規律する諸規則を定めているが、締約国は相互に、将来、それらの原則が同様にダニューブ川に適用されることを定める。締約国は、それらの規定が、今後、ヨーロッパ公法の一部をなすことを宣言し、それを保証する」と定められた。すなわち、ライン川などを規律する諸原則が、ダニューブ川にも拡張されたのである。

ところで、国際河川委員会については、しばしば委員会に与えられた権限の強さが指摘されることがある[最上 2016: 37]。確かに国際機構論の観点からは、主権国家が領域と住民に行使している排他的支配権を国際的な組織体へと移譲するという意味での「超国家性」の有無を論点とすることは可能である。しかし、それは、あくまでも主権国家の合意の範囲内で実現するものに留まる限り、国際的組織体の「超国家性」を問う(と同時に、それを主権国家の弱体化や主権国家体制の超克と解釈する)ことに大きな意義があるとは考えられない。事実、ライン川についても、オクトロワ条約で認められた委員会の長官の権限は、ウィーン会議最終議定書などによって弱められ、「指揮よりも説得という色彩が強くなった」[城山 1997: 27]と評されており、権限の大小・強弱は主権国家の側の任意に依るものであり、国際的な組織体が自ら権限を強化したり、弱めたりするものではない。

(2) 国際河川制度の含意

ライン川についていえば、本質的にはドイツ・フランスの二国間の問題として捉えることも可能である。ただ、1815年までの時点において「単一の主権国家」としてのドイツが存在していたわ

けではない（そもそも、当時の段階で今日的な理解と同じ意味での「主権国家」概念が確立していたかも疑問である）⁴⁾。ライン川を巡る規則も、ドイツとフランスの問題であったと同時に、ドイツを構成する領邦国家間の問題としても捉えることが可能であったろう。すなわち、ライン川を巡る問題は、「他国と問題が生じた場合はその都度、その相手国との二国間において解決を図った」[鈴木めぐみ 1997a: 143]、すなわち、「相隣関係」[奥脇 1991: 199]として調整されていたのである。しかし、自由通航制度の確立と国際河川委員会を通じた統一的な管理は、本来であれば沿河国の領域の一部（内水）である河川について、沿河国の管轄から切り離された、一種の「国際管理」あるいは「国際化された領域（internationalized territory）」[Ydit 1991]と把握することも可能である。特に19世紀前半においては、ナポレオンによるヨーロッパ秩序の破壊の再現を抑制しつつ、帝国主義国家間の競争を前提として経済的利益の相互最大化を図る意図も存在した。これら一連の流れを受け、国際法学においては、「国際社会は国家間の具体的利害の対抗関係とその調整を基本とする二国間秩序の算術的総和としての法秩序から、国際社会の一般的利益のために諸国が協同することによってはじめて維持される法秩序へと変貌」[奥脇 1991: 173]を遂げたと認識されるのである。

ただしここで、イギリスの発言力の強さと政策転換という偶然が働いたことを見逃すことはできない。フランスの敗北により、ヨーロッパにおけるイギリスの覇権が確立し、オーストリアと共にウィーン会議を主導し、その後の「イギリスによる平和（パクス・ブリタニカ）」の礎を築くことになった。また、ナポレオン戦争の結果、オランダ王国が設立され、アントワープが商業港化したことで、産業革命が始まったイギリスは、ライン川の自由化に利益を見出すようになったのである。

このように考えると、ライン川の国際化の背景にあるのは、フランスを巡る国際関係、とりわけ、イギリスとオーストリアという大国の思惑によるものが大きいことになる。国際河川委員会は、郵便・電信などと同様、技術的・行政的な国際協力と捉えられがちであるが、それらの分野での国際協力の前提としても安全保障（戦争と平和）を巡る問題が横たわっているのである。同様のことは、ダニューブ川についてもいえるのであり、「帝國的な対抗関係が緊密な協力をを行うことに合意した」[Ardeleanu 2019: 3] 仕組みだったのである。

(3) 通航を巡る技術・体制とその変化

船が上流へと航行する際、蒸気船導入前においては、帆走、人力あるいは畜力による漕航が一般的であった。しかし、19世紀にはいると、ライン川においても蒸気船が導入されるようになる。ただ、ボンからマインツにかけての流域（中ライン）は急流であり、1810年代後半の試験航行では、結局、畜力曳舟による補助を必要とするなど、蒸気船への移行が順調に進んだわけではない [田中 2018: 38]。それでも1823年には、オランダ・ロッテルダムに汽船会社が設立され、流域の諸都市や領邦国家もこの動きに追従した [田中 2018: 39]。他方、蒸気船への移行の障害となった点として、田中は次の2点を挙げる。第1に、蒸気機関が未発達で十分な出力が得られなかったり、しばしば故障するなど、安定した運用が実現しなかったりしたことである。また、第2に、流速が穏やかな下ラインを中心に、引き続き曳舟道や曳舟宿といった旧来のインフラ整備で十分な輸送量が確保できていたことである。このため、蒸気船が普及するのは1840年代に入ってからである [田中 2018: 41-43]。

ところで、ライン川の自由通航とは、文字通り、船籍に関わらずライン川の通航が行える、と

4) この点については、例えば、[柳原 1993] および [柳原 1996] を参照。

いう体制であり、それが1815年のウィーン会議最終議定書を嚆矢として導入されたことはすでに述べた。他方で、人力や畜力による曳舟がおおむね19世紀半ばまで残った背景として、技術的な問題に加え、船頭らによるツunft（Zunft）と呼ばれる同業者組合（ギルド）や船舶輸送業者間による協定運航（順航、とも。Reiheschiffahrtの訳語）という中世的で独占的な秩序が比較的温存されていたことが指摘される〔田中2014：74-75〕。他方、制度的には、1791年にはケルンの船頭ツunftが解体・再編され、さらに1804年のオクトロワ条約によって、積換強制権（川を通過する貨物を強制的に荷揚げさせる中世以来の都市特権）がケルンとマインツに制限されたことである〔田中2014：77〕。さらに、蒸気船が普及する1840年代に入ると協定運航制度が解体する。しかし、19世紀のライン川における輸送の発展を、自由競争や新規技術の革新的な影響と在来の勢力によるそれへの保守的反応という二分論的発想ではなく、蒸気船登場以降も曳舟道や曳舟宿駅が整備され続けたという意味においては過渡期として捉えることが重要であるとする〔田中2014：89〕。

2. 国際河川委員会の学問的把握

国際河川委員会制度を行政の国際化の嚆矢として位置づけた古い例として、L. S. ウルフが挙げられるだろう。彼はそれを「国際政府（International Government）」呼ぶ〔Woolf 1916〕。そこには、今日のグローバル・ガバナンス論に見られる、権力的な「政府」と非権力的な「統治」という峻別^{ガバナンス}の発想は見られない。今日の国際機構の権限には、反対国に対しても拘束力を有するような決定権限を持つものはほぼみられないので、国際機構の権限行使を非権力的な「統治」と総括することに妥当性がないではない。他方、オクトロワ条約を含む国際河川委員会制度は、ある程度、一元的であり、かつ、一般的に沿河国の領域主権を制限していたと考えるなら、今日の基準では、それは「統治」ではなく「政府」ともいえるのかもしれない。

ウルフは、1815年のウィーン会議最終議定書によって設けられた国際河川委員会が、「特別の国際的機関（special international organs）」の最初の事例であることを指摘する〔Woolf 1916: 164 note〕。これを受けて、日本において国際政治あるいは国際行政を構想したのが〔蠟山1928〕⁵⁾である。蠟山はウルフに依拠しつつ、国家による行政を主権の主要な特権であるとしつつ、国際行政の発達により主権の絶対独立性に変化が起きていることを指摘する〔蠟山1928：271-272〕。その契機として挙げるのが、やはりライン川における国際河川委員会なのである〔蠟山1928：274〕⁶⁾。

ウルフも蠟山も、19世紀の国際河川委員会を契機に「国際政治の発達」を見出そうとしている点では共通している。しかし、ウルフの目的は、「国際的利益と国益との合致を立証しようとするもの」〔小林2002：212〕であり、それは「ヨーロッパ協調に見られる主権国家システムが破綻して第一次世界大戦に帰結していく理由を解明し、そこから戦争を回避するシステムを構想することにあつた」〔小林2002：215〕。しかし、蠟山は、「国際法によって規律された超国家的な国際社会を措定し、そうした国際社会を機能させるものとして国際行政を把握する方法」を「観念的思惟の産物」として否定したと評価される〔小林2002：215〕。19世紀のヨーロッパは特定国の利益を抽象的な「国際社会の共通利益」に読み替えることに成功したものの、通奏低音としての大国協調の

5) 本書からの引用に際しては、適宜、漢字を新字体に改める。

6) なお、蠟山は、委員会設置を1804年のことと記している。

崩壊による世界大戦を回避することはできなかった、というのがウルフの認識だったのだろう。

また、ウルフとほぼ同じ時代に、ダニューブ川を素材として「国際行政」を論じたものとして、[Krehbiel 1911]がある。そこでの「国際行政」が概念的にどのようなものであるかは、必ずしも明確ではない。とはいえ、委員会のような組織体が、さまざまな分野に誕生し、それを通じて国家間の問題を解決することの蓄積を通じて新たな規則が形成され、その蓄積が「超国家の基礎 (the foundation of the super-state)」となるという過程として国際行政を把握していることが窺える [Krehbiel 1911: 55]。ウルフもクレピエルも、主権国家体制を乗り越え、国際社会を統合する手段として国際行政を捉え、蠟山もそのような理論構成を見出したうえで「観念的」と退けたという構図が浮かび上がる。非政治的な分野での国際協力の深化がやがて主権国家体制を超克するという発想は、1940年代の機能主義 (functionalism) に通底するものである一方、それが今日に至るまで実現していないことも事実である。

この点は、国際機構論をどのように概念づけるか、すなわち [庄司 2004: 2] が指摘するように、国際機構論が「国際政治学や国際法学と同次元の『学』として並び称される段階にはいたっていない」と捉え、独自の「学」を目指すのか、それとも、国際政治学や国際法学の知見を活用しつつ、国際機構を分析の対象に留め置くのかという論点にも関わってくる。この点をいったん措くとしても、国際機構論が、「国際社会の組織化」という過程に着目してきたということは改めて想起されてよい。さらに、組織化を単に「協力の深化の過程」と考えるのか、それとも「主権国家体制を乗り越えて統合へと進む過程」と考えるのかによっても、国際機構論の検討課題は異なってくる。

19世紀の国際河川委員会を嚆矢とする国際社会の組織化現象が、20世紀になって回顧され、今日でいう「国際社会の共通利益」の実現過程として、単一といえるかどうかはともかく、国際行政概念が形成された。他方で、当時の国際法において「戦争」は禁止されておらず、19世紀ヨーロッパにおいても戦争は発生した。

3. 国際機構論とグローバル・ガバナンス論：論点整理として

グローバル・ガバナンスを現代的な現象として捉えるかどうか、について定説は存在しない。前述の通り、グローバル・ガバナンス論を、国際河川委員会や国際行政連合といった19世紀ヨーロッパ国際社会の現象から説き起こす書物も存在する。強いて国際機構論とグローバル・ガバナンス論を区別するのであれば、前者が組織や権限に着目する（国際法学が最初に着目したこととも関連するし、国際行政学についてもそのような傾向がある）のに対し、グローバル・ガバナンスが法規範ではない（法規範未滿の）基準 (standard) の生成過程やその際、主権国家以外の諸アクター間の政治的関係や利益分布も視野に入れるという相違はあるのかもしれない。また、国際機構論が着目しない非国家的主体（国際河川の文脈でいえば、曳舟業者、商人、船頭など）が、蒸気船の登場にどのように対抗したのか、あるいは、国際河川委員会による統一的な通航料徴収によって収入源を失った地方領主がどのように対応したのか、といった点を視野に取り込むことを通じて、グローバル・ガバナンス論はその射程を大きく広げる可能性を秘めているとも考えられよう。

国際河川を巡る制度が大きく変容するのは19世紀初頭であるが、その背景には、フランスの国際的地位の低下とそれに伴うイギリスの興隆、という国家間関係の変動が存在する。それは、19世紀の間においては、自由主義経済原理とそれに基づく自由貿易主義が優勢であったことと無関係

ではない。他方、それは当然のことながら船舶運航事業の過当競争の激化と料金の低下が発生することで、イギリス自身にとっても自由主義経済原理の修正が求められ、1921年のバルセロナ条約が影響力を発揮できなかったのもそのためなのである [奥脇 1999: 202, 204]。このようなイギリスの国際的地位の長期的な低下と、19世紀前半の産業革命に伴う技術革新は基本的には歴史の偶然の一致と思われるが、既得権益を失うアクターがいる一方で、新たに勃興するアクター（運航や航行に関わる業種・職種はもとより、ライン川上流の農業や鉄鋼産業へのインパクトなど）も存在したという点では、国際河川を巡って二つの潮流が同時進行的に西ヨーロッパの秩序を転換させていったと考えることができよう。国際河川での経験が、それ以外の技術的行政的な国際協力にどのような影響を与えたかを実証的に論じた書物は存在しない⁷⁾。当時の状況を国際河川「ガバナンス」と呼ぶとして、それがどのように他分野に伝搬していったかは一つの論点たり得るだろう。

また、19世紀の国際河川制度が「グローバル」なものだったわけではないことは明らかである。国際河川委員会は国際河川ごとに設置されたし、それがヨーロッパにとりあえずは限定されていたことを考えると、グローバルというより、地域的であり、さらには個別の制度に過ぎなかったといえなくもない。とはいえ、ウィーン会議最終議定書附属書 16C が、ライン川以外の国際河川委員会においても自由通航を認める制度の導入を予定したことを考えれば、自由通航という点については共通の規範が形成されようとしていたことは認められる。なお、国際河川委員会はアフリカのニジェール川についても設置された。これは、上流を支配するフランスと下流・河口部を支配するイギリスとの利害調整という側面があり、「自由通航」が「グローバルな規範」になったとまではいえない（そもそも、当時のアフリカが規範の形成・実施に関与できたか、という問題もある）。

むすびにかえて

世界には、数多くの国際河川があるが、その管理について統一的な規範・制度が存在するわけではない。非航行的利用については、1997年に国際水路条約（国際河川の非航行的利用の法に関する条約）が作成されたが、当事国は少なく、例えばメコン川の水源地である中国は非当事国であり、河川の構造上、下流国に対して優位な地位を維持している。他方、河川の非航行的利用における「重大損害防止規則」と「衡平利用原則」は、すでに慣習国際法になっているとされ [鳥谷部 2019]、一定のグローバルな規範は成立している。とはいえ、条約の解釈適用を巡る問題は、基本的に二国間紛争として発生することになるので、共通利益であっても相隣関係的に解決されるという点には注意が必要である。

19世紀に交通手段として「国際化した」国際河川であるが、今日では環境問題としての水という側面に注目が集まっている。国際河川を対象に時代を超えた視点で、「国際社会の組織化」あるいは「グローバルなガバナンス」という観点から分析することには、一定の学問的意義があると考えられる。

7) いわゆる国際行政連合を巡っては、[Reinsch 1911] が網羅的な検討を行っているが、そこでは国際河川制度への言及がない。

謝辞

本稿は、2022年度南山大学パッヘ研究奨励金 I-A-2、日本学術振興会科学研究費補助金（基盤研究（C）：課題番号 22K01366）および北海道大学スラブ・ユーラシア研究センター令和4年度「スラブ・ユーラシア地域（旧ソ連・東欧）を中心とした総合的研究」に関わるプロジェクト型共同研究の研究成果の一部を含んでいる。また、本稿は、日本国際政治学会2022年度研究大会国際政治経済分科会に提出した「国際河川委員会の経験とグローバル・ガバナンス」を改稿したものである。同分科会において討論者を務めてくださった都留康子氏（上智大学）と白井陽一郎氏（新潟国際情報大学）をはじめ、フロアから質問・コメントを下さった方に御礼申し上げる。

文献リスト

【邦文】

- 白井実稲子 2000 『ヨーロッパ国際体系の史的展開』 南窓社。
- 遠藤乾 2010 『グローバル・ガバナンスの歴史と思想』 有斐閣。
- 奥脇直也 1991 『『国際公益』概念の理論的検討：国際交通法の類比の妥当と限界』 広部和也、田中忠編集代表『国際法と国内法：国際公益の展開〔山本草二先生還暦記念〕』 勁草書房。
- 木畑洋一 1997 『国際体制の展開』 山川出版社。
- 城山英明 1997 『国際行政の構造』 東京大学出版会。
- 鈴木めぐみ 1997a 「国際河川における航行の自由：1815年ウィーン会議議定書の原則を中心に」『早稲田大学大学院法研論集』第80号：143-169。
- 鈴木めぐみ 1997b 「ダニェーブ河ヨーロッパ委員会の権限：領域主権からの独立性をめぐる」『早稲田大学大学院法研論集』第84号：77-101。
- 鈴木基史 2017 『グローバル・ガバナンス論講義』 東京大学出版会。
- 木村琢磨 2016 「欧州における河川航行の法的規制について：ライン川とドナウ川を中心に」『千葉大学法学論集』第31巻2号：198-152。
- 小林啓治 2002 『国際秩序の形成と近代日本』 吉川弘文館。
- 庄司真理子 2004 「序文 グローバルな公共秩序の理論を目指して：国連・国家・市民社会」『国際政治』第137号：1-11。
- 田中淳一 2014 「19世紀前半ライン下流における協定運航：技術進歩と体制変動」『社会経済史学』第80巻2号：73-89。
- 田中淳一 2018 「19世紀前半のライン河輸送における蒸気動力導入過程」『世界史研究論叢』第8号：33-52。
- 鳥谷部壤 2019 『国際水路の非航行的利用に関する基本原則：重大損害防止規則と衡平利用規則の関係再考』 大阪大学出版会。
- 最上敏樹 2016 『国際機構論講義』 岩波書店。
- 柳原正治 1993 「神聖ローマ帝国の諸領邦の国際法上の地位をめぐる一考察」『国際化時代の行政と法〔成田頼明先生横浜国立大学退官記念〕』 良書普及会。
- 柳原正治 1996 「いわゆる『ドイツ国際法』論をめぐる一考察」柳原正治編『国際社会の組織化と法〔内田久司先生古稀記念論文集〕』 信山社。
- 巖山政道 1928 『国際政治と国際行政』 巖松堂書店。

【英文】

- Ardeleanu, Constantin, 2019, *The European Commission of the Danube 1856-1948*, Brill.
- Crawford, James, 2006, *The Creation of States in International Law*, 2nd ed., Oxford University Press.

- Karns, Margaret P. et. al., 2015 *International Organizations: The Politics and Processes of Global Governance*, 3rd ed., Lynne Rienner Publishers.
- Krehbiel, Edward, "The European Commission of the Danube: An Experiment in International Administration", *Political Science Quarterly*, Vol. XXXIII, No. 1: 38-55.
- Reinalda, Bob, 2009, *Routledge History of International Organizations: From 1815 to the Present Day*, Routledge.
- Reinsch, Paul S., 1911, *Public International Unions: Their Work and Organization*, Ginn and Company.
- Schenk, Joep, 2021, *The Rhine and European Security in the Long Nineteenth Century: Making Lifelines from Frontlines*, Routledge.
- Woolf, L. S., 1916, *International Government: Two Reports by L. S. Woolf Prepared for the Fabian Research Department*, Brenton's.
- Ydit, Méir, 1961, *Internationalised territories from the "Free City of Cracow" to the "Free City of Berlin": a study in the historical development of a modern notion in international law and international relations, 1815-1960*, A. W. Sythoff.

Origin and Development of International River System: Implication for Global Governance

Tetsuya YAMADA

Abstract

In this article, the author examines the origin of international river system dating back to the 1815. Vienna Protocol in 1815 provided the free navigation of the Rhine based on British claim. This was aimed for Britain's economic interests under its free trade policy. For this purpose, the Rhine was 'internationalized' in the sense that the Rhine was under the control of international commission. In other words, the Rhine was separated from respective territorial sovereignty of riparian states. In general, it is regarded as the origin of the history of international organizations. At the same time, it could also be regarded as the origin of global governance.

In addition to the commission system, industrial revolution in nineteenth century brought many changes the system of commerce and navigation. Medieval traditions and systems were transformed into modern ones. However, it is still doubtful whether we can conclude that the free navigation at international river could be regarded as global norm as we call within the context of current academic context over global governance. Generally, international river system in nineteenth century varied river by river. Also, such system were geographically limited in western Europe, except for the commission controlled the Niger. Therefore, it was concluded that international river system in nineteenth century was not global by definition.

However, in conclusion, the author emphasized that the international river system is still important topic to be further elaborated because the importance of environmental management became more important in this century. In addition to navigation, how to manage water as natural resource to be protected became global agenda. New convention entered into force in 2014. In addition to this convention, as a hard law, there would be more standards, as soft norms. How states and non-state actors are participating in norm-setting process should be a point to be further pursued from the perspectives both on international organizations and on global governance.