

ドイツ・リトアニア間内陸水運に関する 船舶航行協定，1923/1924年

——ヴェルサイユ体制下の東プロイセンとメーメル河航行問題（Ⅱ）

進藤 理香子

はじめに

- 1 研究史的概観——ヴェルサイユ条約とドイツ河川の国際化
- 2 資料について
- 3 東プロイセン木材業とメーメル河
- 4 第一次ドイツ・リトアニア間通商条約の交渉過程
- 5 ドイツとリトアニアの接近——主要連合国とのメーメル条約交渉の背後で
- 6 船舶航行協定をめぐる東プロイセンとリトアニア間の交渉
- 7 ドイツ・リトアニア間船舶航行協定の機密扱い
- 8 リトアニア・主要連合国間のメーメル条約交渉をめぐる新たな展開
- 9 ドイツ・リトアニア間船舶航行協定の発効

おわりに

はじめに

本稿の目的は、1920年代前半におけるドイツ・リトアニア間の対外政策的接近に関し、両国間に締結された第一次通商条約（1923年調印）、及び内陸水運を対象とした船舶航行協定（1923年調印）を事例に、ドイツ側一次資料に基づきつつ、史的分析を行うことにある。

ヴェルサイユ条約の発効となった1920年1月10日から5年間、ドイツは連合国側に対し、関税自主権の放棄や片務的最恵国待遇など不平等な通商関係を維持する義務を負った。このような状況下に置かれたドイツにとり、1920年代前半のリトアニアは外政上ある特別な位置づけにあった。かつてロシア帝国の支配下にあり、第一次世界大戦末期の1918年2月にはドイツ占領下でロシアからの独立が画策されたリトアニアは、ドイツの敗戦が事実上確定した1918年11月以後、独自のリトアニア新政府樹立と暫定憲法採択に至った。だが1919年1月より始まったパリ講和会議当時、リトアニアはドイツ軍撤退とソビエトロシア軍の侵入という混乱期にあり、未だ独立国家としての国際承認を得られずパリ講和会議への正式招聘を受けず、連合国の一員として対独講和条約に参加することを認められなかった。このような経緯からヴェルサイユ条約を調印しなかったソビエト政権と同様に、リトアニアは1920年代前半、ドイツがなお裁量の余地を残す交渉相手国の一つと目

された。ドイツにとってリトアニアの経済的意義は決して大きいものではなかったが、東プロイセンに隣接する対ソ緩衝地帯かつ通過交通の要衝として、さらにドイツから割譲されたメーメル地域の扱いをめぐる、リトアニアはヴェルサイユ体制下を通じ、戦略的重要性を持つ隣国の一つとしてみなされた⁽¹⁾。1920年代、ドイツとリトアニア間では、各種の協定締結を通じ二国間の通商関係の改善が試みられた。同時に、これらドイツ東方志向政策の一環として理解される対外政策的努力の背景には、第一次大戦後に連合国陣営として勢力を増したポーランドの拡張政策に対抗するドイツとリトアニアの一致した利害関係が存在した⁽²⁾。

ヴェルサイユ条約第99条の規定に基づき、ドイツから割譲されたメーメル地域はさしあたり主要連合国の管理下となったが、1923年1月にはリトアニア武装集団により占拠されるものとなった。主要連合国側はその後、メーメル地域に自治制を保障すること、及びメーメル河ならびにメーメル港を含めたメーメル地域全般の国際通過交通の自由を保障することなどを前提として、メーメル地域の領有権をリトアニアへ委譲することを提案したが、同様にメーメル地域とその港湾に関心を持つポーランドの要求をめぐる、フランスをはじめとする主要連合国とリトアニア間のその後の交渉は難航するものとなった。およそ1年に亘る交渉の末、1924年5月に両者間でメーメル条約が締結されるに至り、メーメル地域に対する領有権のリトアニアへの委譲と自治制が確立された。このようなメーメル地域をめぐる国際的な確執の背後で、とりわけ対ポーランド問題で利害を共有するドイツとリトアニア間に様々な側面で接近が試みられた。このような1920年代前半のドイツとリトアニアによる対外政策的な協調の一つに数えられるのが、本稿で扱われる第一次ドイツ・リトアニア間通商条約および両国間の内陸水運に関する船舶航行協定である。

ドイツ・リトアニア間の内陸水運を対象とする船舶航行及び流筏に関する協定は、内陸水運に関する詳細規定を通商条約とは別の枠組みにおいて取り決めると定めた第一次通商条約第30条(1923年6月調印⁽³⁾)に基づき同年9月にカウナスで調印された。そのドイツ側での名称は本協定調印から数年後に「船舶航行協定⁽⁴⁾」に定着したが、ドイツ運輸省及び外務省公文書では調印当初、本協

(1) 第一次大戦後のドイツ・リトアニア関係について以下の文献参照（但しメーメル地域をめぐる参考文献については本誌第751号掲載の拙稿を参照）。Manfred Hellmann, *Grundzüge der Geschichte Litauens und des litauischen Volkes*, Darmstadt 1966. Volker Blomeier, *Litauen in der Zwischenkriegszeit*, Münster 1998. Harry Stossun, *Litauen vom Ersten bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs*, in: *Deutsche Geschichte im Osten Europas. Land der großen Ströme von Polen nach Litauen*, hrsg. v. Joachim Rogall, Berlin 2002, S. 461-492. Alfonsas Eidintas, *Die litauisch-deutschen Beziehungen des 20. Jahrhunderts in der litauischen Forschung*, in: *Deutschland und Litauen. Bestandsaufnahmen und Aufgaben der historischen Forschung*, hrsg. v. Norbert Angermann und Joachim Tauber, Lüneburg 1995, S. 67-75. Alfonsas Eidintas/Vytautas Žalys/Alfred Erich Senn, *Lithuania in European Politics. The Years of the First Republic, 1918-1940*, New York 1998. Hellmuth Günther Dahms, *Litauen zwischen den Großmächten 1919-1945*, in: *Jahrestagung 1987*, hrsg. v. Litauischen Kulturinstitut, Lampertheim 1988, S. 55-112.

(2) 1920年代のドイツ東方志向政策について以下参照。Martin Walsdorff, *Westorientierung und Ostpolitik, Stresemanns Rußlandpolitik in der Locarno-Ära*, Bremen 1971. John Hiden, *The Baltic States and Weimar Ostpolitik*, Cambridge 1987. 工藤章『20世紀ドイツ資本主義』東京大学出版会、1999年、1-11頁。北村厚『ヴァイマル共和国のヨーロッパ統合構想』ミネルヴァ書房、2014年。

(3) *RGBl.* 1924 II, S. 205-223. (*RGBl.* = *Reichsgesetzblatt*, hrsg. v. Reichsministerium des Innern, Berlin).

(4) 船舶航行協定 = *Schiffahrtsabkommen*.

約が外航海運を対象としないことから内陸水運協定⁽⁵⁾,あるいは調印された地名をとって便宜的にカウナス協定⁽⁶⁾と呼ばれた。これに対して,リトアニア語及びそのフランス語訳での正式条約名は「内陸水運協定⁽⁷⁾」とされた。この協定は,その批准に議会の承認を必要としない両国運輸省間の行政協定として締結され,両国政府の協定承認と外交覚書の交換をもって批准書の交換に代え,1924年に発効した。その目的は,両国の河川交通(ドイツ側では東プロイセン州内の河川に限定),とりわけメーメル河の航行と流筏に関し,ドイツとリトアニアの二国間で取り決め,この分野への連合側,とりわけフランス及びポーランドの関与を未然に防ぐ意図があった。またドイツ側の喫緊の経済的狙いは,この協定を通じ,ポーランド・リトアニア間のヴィルニユスをめぐる領土紛争を通じ停止されたメーメル河(ネマン河)水系における木材流送を再開させることにあった。当時の東北ヨーロッパでは,木材工業はなお重要産業の一つとして数えられ,かつてメーメル河,プレーゲル河,ヴァイクセル河の上流からバルト海の港湾に至る下流域までその沿岸には多くの製材業・木材加工業が発展し,重要な地場産業として東プロイセン・西プロイセン経済を支える一翼を担っていた。第一次大戦とその後の領土紛争を通じ,かつてのロシア帝国支配下にあった森林地帯から流筏による原木の供給が枯渇したため,東プロイセンの製材業は未曾有の危機に陥った。このような状況下,東プロイセン商工業界が一致団結して,閉鎖されたメーメル河の船舶航行と流筏の開放を要求したことが,ドイツ・リトアニア間の内陸水運に関する協定締結の発端にあった。

ここで以下のことを指摘したい。ドイツ・リトアニア間船舶航行協定は,1923年9月末の調印当時,両国によって一定期間機密事項として扱われたことが筆者の研究によって初めて明らかとなった(2008年博士論文⁽⁸⁾,2011年拙稿⁽⁹⁾及び2013年拙著⁽¹⁰⁾)。両国はメーメル河の沿岸国の一つであるポーランド,すなわちヴィルニユス地域の領土紛争をめぐりリトアニアが交戦状態にあった同国に対し協定内容を秘匿し,また同時に当時開催されていた主要連合国とリトアニア間のメーメル条約交渉及びポーランド問題への望まれぬ影響を回避するために,さしあたり本協定の調印と発効を公表せずにとどめた。もっとも,主要連合国とリトアニア間のメーメル地域の主権委譲を定

(5) 内陸水運協定 = Binnenschiffahrtsabkommen.

(6) カウナス協定 = Kauener Abkommen.

(7) 本協定破棄後にリトアニア外務省編纂条約集に収録掲載された。*Lietuvos sutartys su svetimomis valstybėmis/Recueil des Traités, conclus par la Lithuanie avec les Pays Étrangers*, Tomas I: 1919-1929, Kaunas 1930, pp.233-241: Nr. 39, Sutartis tarp Lietuvos Respublikos ir Vokietijos Valstybės dėl plaukiojimo vidaus vandens keliais/Schiffahrtsabkommen zwischen dem Deutschen Reich und der Republik Litauen. さらに1933年のロビンソンにより作成された1932年末までにリトアニアが諸外国と締結した諸条約の一覧表から船舶航行協定が1930年にリトアニア外務省の条約集で初めて公示されたことが記されている。Jacob Robinson, *Tabelle der bis Ende 1932 von Litauen abgeschlossenen Staatsverträge in chronologischer Reihenfolge*, in: *Zeitschrift für Ostrecht*, 7/1933, S. 789-813.

(8) ベルリン・フンボルト大学第一哲学部史学科に2008年4月30日に提出され,同年11月26日に公聴会による審査を経て修了した筆者の博士論文。

(9) Rikako Shindo, *Das Binnenschiffahrtsabkommen von 1923/24. Deutsch-litauische Verständigungsversuche im Schatten der Memelkonventionsverhandlungen*, in: *Memel als Brücke zu den baltischen Ländern. Kulturgeschichte Klaipėdas vom Mittelalter bis ins 20. Jahrhundert*, hrsg. v. Bernhart Jähnig, Osnabrück 2011, S. 205-225.

(10) 前述の博士論文は単著として2013年に出版された。Rikako Shindo, *Ostpreußen, Litauen und die Sowjetunion in der Zeit der Weimarer Republik. Wirtschaft und Politik im deutschen Osten*, Berlin 2013.

めたメーメル条約の成立以後、メーメル河の通過運輸の自由が国際法的に保障されたことから、ドイツ・リトアニア間の船舶航行協定を秘匿する必要性は低下した。リトアニア側の申請に基づき1927年12月31日付で本協定は破棄され、1930年にリトアニア外務省編纂の条約集の中に過去の協定の一つとして収録掲載された⁽¹¹⁾。だが条約集に記載されたこの一見何の変哲もない交通協定が、実は1923年の調印当時、ドイツとリトアニアの間で機密事項として扱われたという事実は、その後も一般に知らされることはなかった。

本稿では、この船舶航行協定が、なぜドイツとリトアニア間の機密事項として扱われねばならなかったのか、その背景に関し、ドイツ・東プロイセンの立場、メーメル地域の主権委譲をめぐる主要連合国とリトアニア間の対立、そしてそれに強い利害を示したポーランドの動向に焦点をあてつつ明らかにする。本稿で提示される研究は、その大半を筆者の博士論文と2013年にドイツで刊行された拙著に基づいている。本稿はそれらの日本語要約版となるため、研究の全体像及び文献・資料目録などの詳細情報についてはドイツ語版の拙著を参考されたい。またメーメル地域をめぐる前史ならびに研究史的整理は、本誌第751号掲載の拙稿を参照されたい。

1 研究史的概観——ヴェルサイユ条約とドイツ河川の国際化

史学分野におけるメーメル河航行問題に関する研究関心は一般に乏しく、ドイツ・リトアニア間船舶航行協定の成立過程について、一次資料を用いつつ国際政治との関わりにおいて分析を行った史学研究はこれまでのところ前掲の拙著のみである。

通商条約とその経済的影響に関する最も詳細なドイツ側の研究は1934年に出版されたキーベラーの博士論文であるが⁽¹²⁾、ここで船舶航行協定の問題は扱われていない。また1926年にケーニヒスベルク大学に提出されたヤーンの博士論文では、ドイツ時代とフランス管理下のメーメル港及びその後背地を結ぶメーメル河流域の経済問題に関し1922年までを対象に詳細な分析が行われているが、1923年に締結された船舶航行協定は触れられていない⁽¹³⁾。またリトアニア側では1933年にヴァルズノカスがメーメル港（＝クライペダ）とリトアニアの交通政策に関し詳細な報告を行っているが⁽¹⁴⁾、ここでもドイツ・リトアニア間の船舶航行協定に関する指摘はない。第二次大戦後、ドイツ側からは1969年にヴィロバイトがメーメル地域の経済構造に関し、中世から20世紀前半に至るまでを包括的に取り扱った研究書を出版した。この中でメーメル地域に関わる全ての条約・協定類が網羅的に言及されたが、単に1923年と1924年にメーメル河船舶航行に関する協定が締結されたとの一行があるにすぎず、その成立過程あるいは協定内容に関する解説はなされていない⁽¹⁵⁾。

(11) *Lietuvos sutartys su svetimomis valstybėmis (Recueil des Traités, conclus par la Lithuanie avec les Pays Étrangers)*, T. I, Nr. 39, 前掲, 233-241頁。

(12) Alwin Kiebler, *Die wirtschaftliche Lage Litauens vor und nach dem Weltkrieg*, Frankfurt am Main 1934.

(13) Louis Jahn, *Memel als Hafen- und Handelsstadt (1913-1922)*, Jena 1926.

(14) Rudolf Valsonokas, *Der Memeler Hafen und die litauische Verkehrspolitik*, Memel 1933.

(15) Gerhard Willoweit, *Die Wirtschaftsgeschichte des Memelgebiets*, Marburg 1969 (特に572頁を参照)。

ヴェルサイユ条約第331条から始まる同条約第三章及び第四章の河川に関する諸条項では⁽¹⁶⁾, 大型船が航行可能なドイツ領内の河川を国際化し, その管理を国際委員会に委ねると定められた。またこの国際委員会は該当する河川の航行規則の策定もその任務とした。ここで招集される国際委員会は沿岸国の代表に加え, イギリス等の非沿岸国からの参加も義務付けられた。このような非沿岸国の参加を通じた河川の管理という状況は, ドイツ側からすれば, 連合国による主権の侵害とみなされ, ヴェルサイユ体制を批判する理由の一つとなった。実際に国際委員会が招集され, それに河川管理が委ねられたドナウ河, エルベ河, オーダー河およびライン河などの状況をめぐり, 1920年代から30年代にかけてドイツの国際法学の分野では批判的立場から多くの研究論文が発表された⁽¹⁷⁾。これに対してメーメル河の事情は異なった。メーメル河の処遇を定めたヴェルサイユ条約第342条では, 沿岸国の一つが国際連盟に申請する場合のみ, 国際委員会が招集されるとした。同条の中で, メーメル河はグロドノより下流を航行可能とみなし, 管理委員会に参加する資格を持つのは航行可能域の沿岸国ならびに国際連盟により選定された三つの非沿岸国と定められた。ヴェルサイユ体制下において, 沿岸国とみなされたドイツ, リトアニア, ポーランドのいずれの国も, 実際には第342条の権利を行使しなかったため, 結果的にメーメル河の管理が非沿岸国の参加を伴った国際委員会に委ねられるような事態は発生しなかった。すなわち, メーメル河は確かに第331条の意味において国際化を宣言されたが, 河川及び航行管理は, 現実には沿岸国それぞれの領域でその主権の下に実施されたため, 統一的に国際委員会の管理に委ねるという状況には至らなかった。そ

(16) ヴェルサイユ講和条約の全文はフランス語, 英語, ドイツ語でドイツ官報 *Reichsgesetzblatt* (= *RGBl.*), hrsg. v. Reichsministerium des Innern, Berlin に1919年8月12日付で公示された。RGBl. 1919, S. 687-1349。日本語条約文は以下参照, 外務省條約局編, 大正十四年六月『條約彙纂』第三卷第一部, 對獨平和條約及關係諸條約。

(17) Hans Wehberg, *Die Fortbildung des Fluss-Schiffahrtsrechts im Versailler Friedensvertrage*, Berlin 1919. Albert Dittmann, *Das Flußschiffahrtsrecht in völkerrechtlicher Entwicklung mit besonderer Berücksichtigung Deutschlands*, Würzburg 1920. Bodo Ebhardt, *Internationalisierung der deutschen Ströme. Eine Rückschau*, in: *Nauticus* 18/1926, S. 146-157. Richard Hennig, *Freie Ströme!*, Leipzig 1926. Alfred Lederle, *Die Rechtsverhältnisse der internationalen Ströme auf Grund der Friedensverträge*, in: *Zeitschrift für Völkerrecht* 13/1924, Heft 1, S. 64-76. Lederle, *Die Donau und das internationale Schiffahrtsrecht*, Berlin 1928. Lederle, *Die Internationalisierung der deutschen Wasserstraßen*, in: *Zehn Jahre Versailles*, Bd. 1, hrsg. v. Heinrich Schnee und Hans Draeger, Berlin 1929, S. 243-267. Fritz Krieg, *Das Weltbinnenschiffahrtsrecht und die Ströme Mitteleuropas*, in: *Mitteleuropäische Wasserstraßenpolitik. Referate und Beschlüsse der mitteleuropäischen Wasserstraßenkonferenz Budapest 11. bis 13. Mai 1929*, hrsg. v. Elemér Hantos, Wien und Leipzig 1929, S. 81-101. Otto Schimmer, *Die Internationalisierung der Flüsse*, Würzburg 1930. Ernst Uecker, *Die rechtliche Stellung der Oder mit besonderer Berücksichtigung des Streites über die räumliche Zuständigkeit der internationalen Oderkommission*, Göttingen 1931. Heinrich Triepel, *Internationale Wasserläufe. Kritische Betrachtungen*, Berlin 1931. Joachim Volz, *Die Frage der Internationalisierung der Weichsel*, Danzig 1932. Werner Totzek, *Das Wesen und die innere Berechtigung der Strominternationalisierung unter besonderer Berücksichtigung der Bestimmungen des Versailler Vertrages*, Breslau 1933. Hans-Werner Otto, *Das Wesen und die innere Berechtigung der Internationalisierung der Ströme unter besonderer Berücksichtigung der Bestimmungen des Versailler Friedensvertrages*, Breslau 1934. Gerhard Giesecke, *Die völkerrechtliche Stellung der internationalen Wasserläufe des deutschen Stromgebiets in Geschichte und Gegenwart dargestellt mit besonderer Berücksichtigung des Statuts von Barcelona*, Breslau 1936. Hans Böhme, *Die völkerrechtliche Stellung der Elbe unter besonderer Berücksichtigung der Situation nach dem zweiten Weltkrieg*, Erlangen 1959.

のため実際に国際化されたドイツの他の河川に比し、メーメル河はヴェルサイユ条約の意味においてはなお不完全な国際化に終わったと言える⁽¹⁸⁾。ここで研究史的問題に議論を戻せば、このような事情を背景として、メーメル河の場合、1920年代から30年代にかけてドイツの国際法学の分野でしばしば試みられたようなヴェルサイユ条約を通じドイツが被った主権の侵害を学問的に訴えるための題材とはなりにくく、わずかにヴェルサイユ条約が発効した1920年に出版されたチルナーによる博士論文において講和条約のメーメル河への影響が若干考察されている程度である⁽¹⁹⁾。したがって全体としてみれば、メーメル河航行の国際法的地位に関する研究は、他の国際化されたドイツの河川に比べ極端に少ないものとなった。なお付言すれば、ヴェルサイユ体制下のドイツの悲願であった、国際委員会の管理に委ねられた河川に対するドイツの主権回復は、1936年にヒトラー・ナチス政権によりこれに関するヴェルサイユ条約の諸条項を連合国側に対し破棄通告するという形で成し遂げられた⁽²⁰⁾。

2 資料について

本稿の分析は、主にドイツ連邦共和国の公文書館に保管されている未刊行の一次資料の調査に基づく。とりわけ、ベルリンのドイツ連邦文書館⁽²¹⁾に所蔵されるドイツ運輸省公文書⁽²²⁾、ドイツ経済省公文書⁽²³⁾、ならびにドイツ外務省政治資料館⁽²⁴⁾に所蔵される在カウナス・ドイツ公使館公文書⁽²⁵⁾、及びプロイセン文化財団枢密文書館⁽²⁶⁾に所蔵されるプロイセン商務省公文書⁽²⁷⁾、プロイセン農務省公文書⁽²⁸⁾、東プロイセン州長官府公文書⁽²⁹⁾、在ベルリン・東プロイセン州長官代表部公文書⁽³⁰⁾などが調査の対象となった。また日本外務省外交史料館及び国立公文書館のデジタル・アーカイブで閲覧できる日本側の公文書⁽³¹⁾、このほかには各種の出版物・資料集として、国際連盟及び

(18) Giesecke (前掲, 60頁) は、メーメル河について、第331条において国際化が宣言されたが、1936年の時点まで国際委員会の管理下に置かれることはなかったことから、実際には国際化されたとは言えず、沿岸国の主権下にある通常の河川であると評価している。

(19) George Tzschirner, *Das Gebiet des Njemen-Memelstromes in bezug auf Holzhandel, Flößerei und Binnenschifffahrt mit Berücksichtigung der Verfassung des Deutschen Reichs vom 11. August 1919 und des Friedensvertrags von Versailles vom 10. Januar 1920*, Würzburg 1920.

(20) *RGBl.* 1936 II, S. 361-362: Reichsminister des Auswärtigen, Freiherr von Neurath, Bekanntmachung über die deutschen Wasserstraßen, vom 23.11.1936, Deutsche Note vom 14. November 1936.

(21) Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde (= BA).

(22) Akten des Reichsverkehrsministeriums (= BA, R5).

(23) Akten des Reichswirtschaftsministeriums (= BA, R3101).

(24) Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes (= PA AA).

(25) Akten der Gesandtschaft Kowno (= PA AA, Gesandtschaft Kowno).

(26) Geheimes Staatsarchiv - Preußischer Kulturbesitz (= GStA PK).

(27) Akten des Preußischen Ministeriums für Handel und Gewerbe (= GStA PK, I. HA, Rep. 120).

(28) Akten des Preußischen Ministeriums für Landwirtschaft, Domänen und Forsten (= GStA PK, I. HA, Rep. 87B).

(29) Akten des Oberpräsidiums der Provinz Ostpreußen (= GStA PK, XX. HA, Rep. 2II).

(30) Akten der Ostpreußischen Vertretung beim Reichs- und Staatsministerium (= GStA PK, I. HA, Rep. 203).

(31) Japan Center for Asian Historical Records/National Archives of Japan (= JACAR).

ハーグ常設国際司法裁判所による刊行物, ドイツ, イギリス, フランス, リトアニアで出版された各国の公文書及び外交文書資料集などを合わせて閲覧調査した(資料引用に際して用いられたその他の省略表記については本脚注⁽³²⁾を参照のこと)。なお, 本稿の研究ではリトアニアの未刊行の一次資料を利用していないため, 本論文は第一義的には, ドイツ側の公文書・一次資料の分析に基づいた研究成果として示される。

3 東プロイセン木材業とメーメル河

東プロイセン州は一般に農業地帯として知られるが, 第一次大戦以前, その経済を支えた重要工業部門の一つに木材工業があった⁽³³⁾。とはいえ, 東プロイセン自体は有用な原木を供給しうる森林面積が比較的少なく, 伝統的にロシア方面からの輸入に頼っていた⁽³⁴⁾。メーメル河の上流・中流域のリトアニアやベラルーシ地方の森林地帯から切り出された原木は主に流送によって下流の東プロイセンへ運搬された。全長約900キロメートルに及ぶメーメル河は, ミンスクの南方を源流とし, グロドノを経由してカウナス, そしてプロイセンの境界であるシュマレニンケンを越え, ティルジット, ルスを経由し, バルト海南岸のクーリシュ湾の河口を終着点とした。第一次世界大戦前には, メーメル河上流及び中流の総流域面積約9万平方メートルのおよそ9割が森林で覆われていたとされる⁽³⁵⁾。ミンスク北方の森林地帯より切り出された木材はヴィルニユスを河畔の街とするヴィリヤ河(=ネリス河)及び木材流送用の運河によってカウナスの合流点まで到達し, さらにプロイセン方面へ筏としてメーメル河を下った⁽³⁶⁾。

木材流送の利点は, 低い輸送費に加え, 大型でかつ良質の原木を確保することができることにあった。プロイセン領内では, メーメル河の兩岸をはさんで広がるティルジット市がロシア産木材の大規模中継所としての機能を果たし, そこで仕分けされた後, さらに水路を通じてケーニヒスベ

(32) AA = Auswärtiges Amt. ADAP = Akten der deutschen auswärtigen Politik. IHK = Industrie- und Handelskammer. LNTS = League of Nations Treaty Series. OPO = Oberpräsident/Oberpräsidium der Provinz Ostpreußen. OPV = Ostpreußische Vertretung/Ostpreußischer Vertreter beim Reichs- und Staatsministerium in Berlin. PreußFM = Preußisches Finanzministerium. PreußHM = Preußisches Ministerium für Handel und Gewerbe. PreußLM = Preußisches Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten. PreußMdI = Preußisches Ministerium des Innern. PreußMP = Preußischer Ministerpräsident. RFM = Reichsfinanzministerium. RJM = Reichsjustizministerium. RMdI = Reichsministerium des Innern. RMfEuL = Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft. RT = Reichstag. RVM = Reichsverkehrsministerium. RWiM = Reichswirtschaftsministerium. StM = Staatsministerium.

(33) 戦間期の東プロイセン産業構造について以下参照。Friedrich Richter, *Beiträge zur Industrie- und Handwerksgegeschichte Ostpreußens 1919-1939*, Stuttgart 1988.

(34) 1913年時点で東プロイセンの森林面積は17.7%, これに対してバイエルンでは32.9%に達したとされる。Bruno Pfeifer, *Holzhandel und Holzindustrie Ostpreußens*, Jena 1918, S. 1.

(35) GStA PK, I. HA, Rep. 203, Nr. 283, IHK Tilsit, Präsident Eugen Laaser an OPO, 21.6.1926.

(36) Max Contag/Fritz Simon, *Königsbergs Großschiffahrtswege nach Litauen, der Ukraine und Polen, im Auftrage des Magistrats der Königlichen Haupt- und Residenzstadt Königsberg i. Pr. und Handelskammer zu Königsberg i. Pr.*, Königsberg, 1918, S. 25.

ルク港とメーメル港へ、また東プロイセン内の製材所へ流送された⁽³⁷⁾。1895年にティルジット市、ケーニヒスベルク市、メーメル市の三商業会議所が合同でティルジットに木材計測局を開設した。ここでロシアから流送された木材の計測と記帳を行い、統一的な品質管理を行った⁽³⁸⁾。ティルジットにおける木材業の隆盛は目覚ましく、当地の商工会議所で重要な地位を占め、また東プロイセン木材業の指導的立場を担った⁽³⁹⁾。

メーメル河の支流を含め、この地域の河川沿岸一帯には、中世以来数百年に亘り木材商や製材業が展開し、重要な地場産業の一つとしてプロイセン経済を支えた⁽⁴⁰⁾。製材所で枕木や貨車、建材などに加工された製品は、海港で船舶に積み荷され、イギリスをはじめとする西ヨーロッパ諸国、ドイツ西部の市場を目指して海路で出荷された。また木材チップやセルロースを原料として、東プロイセンの河川域では製紙業が発展し、19世末から20世紀初頭にかけて化学工業を併設した大規模な製紙工場も建設された。第一次大戦の勃発まで、これら木材加工関連の工業需要を支えたのは、東プロイセンに流送される年間およそ200万立方メートルを超えるロシア産の木材であった⁽⁴¹⁾。

大戦後、リトアニアとポーランドが共に独立を果たし、さらに両者は1920年にヴィルニユス地域の領有をめぐり紛争となった。これを通じ、ヴィルニユス地域を貫いて流れるメーメル河の船舶航行・木材流送及び鉄道による全ての国際通過運輸は、リトアニアとポーランド間の暫定境界線上で遮断されることとなった。この結果、東プロイセン木材業は、旧ロシア帝国領下の森林地帯、すなわちソ連、ポーランド、リトアニアから切り出される木材の供給を受けることが不可能となった。第一次大戦以前、東プロイセンに供給されたロシア産木材の総量およそ200万トンのうち95%以上がメーメル河を流送されたが、大戦後の1925年にはその割合は極端に減少し、旧ロシア帝国領からの木材輸入は東プロイセン全体で83万トンへ減少した。そのうちメーメル河を流送されたものは、わずか10万トン弱にすぎず、1920年代を通じ年々縮小した。これに対して、1920年代にはむしろ鉄道輸送による製材の搬送の割合が上昇した。閉鎖されたヴィルニユス地域を迂回するために、ポーランドから鉄道で東プロイセンに木材が搬送された。1913年時点でわずか4%にすぎなかった鉄道輸送の割合は、1927年代には全体のおよそ80%を占めるようになった。だが、そのほとんどは大戦前のような丸太ではなく、すでにポーランドの製材業者によって一次加工された製材あるいは製紙用の木材チップ、セルロースなどであった。1913年時点で86万5千トンに上ったロシア方面からの東プロイセンへの丸太の供給は、1925年にはその10分の1弱（約9万トン）

(37) Mammen, *Forstwirtschaft, Holzhandel und Holzindustrie in Ostpreußen*, in: *Forstwissenschaftliches Centralblatt*, 41/1919, S. 368-388.

(38) *Jahresbericht des Vorsteheramts der Korporation der Kaufmannschaft zu Tilsit 1907*, S. 56-63.

(39) ティルジットの製材業ではユダヤ人経営者 Eugen Laaser, ケーニヒスベルクの木材商・製材業では Adolph Stepath による Ernst Hildebrandt A.-G. などが東プロイセン木材業の主力であった。

(40) Contag/Simon, 前掲, 22頁。第一次大戦まで、プロイセン側のメーメル河流域には120件以上の製材所や木材加工所、さらに五つの大規模な製紙用セルロース工場が存在したとされる。

(41) 1 Festmeter (fm) = 1 m³。当時は1fmの丸太が約900kgとして換算されたとされる。第一次大戦前後の東西プロイセンの木材業に関し以下の諸文献を参照。Otto Höhn, *Der ostpreußische Holzhandel nach dem Kriege*, Jena 1925. Hans Friederichs, *Ostpreußens Holzhandel und Holzindustrie. Die gegenwärtige Lage im Vergleich zur Vorkriegszeit*, Berlin und Königsberg 1931.

ほどまで減少した⁽⁴²⁾。また鉄道輸送による資材の搬送は木材流送にくらべ、1トン当たり4倍から6倍のコスト高となった⁽⁴³⁾。それはむろん輸出の面にも影響した。かつてメーメル河の木材流送の終着点であったメーメル港、そしてメーメル河に支流と運河でつながるプレーゲル河畔のケーニヒスベルク港からの西ヨーロッパ諸国への木材製品の輸出は第一次大戦後に激減するものとなった⁽⁴⁴⁾。

このような形で原木の供給を途絶され、さらにポーランド製材業との競争に立たされた東プロイセンの木材商及び製材業はもはや経営を維持できず、1925年を境に倒産の波が押し寄せた。その年、ケーニヒスベルク商工会議所は、当地の製材業が高額の鉄道運賃を支払ってでも原材を搬入していなければ、そもそも完全に操業停止に追い込まれていたであろうと報告している⁽⁴⁵⁾。同年のティルジット商工会議所報告ではその切迫した事態がより明瞭に見て取れる。「多くの工場が操業を停止し、失業者が増加している。ロシアやポーランドからの丸太を運ぶメーメル河の筏による流送は、今日なおリトアニアによって開放されていない。そのため当地の製材業に不可欠の原木が不足している」(ティルジット商工会議所報告 1925年度)⁽⁴⁶⁾。

4 第一次ドイツ・リトアニア間通商条約の交渉過程

ドイツ・リトアニア間の通商条約交渉は1922年11月初旬にドレスデンで開始された。これに先立って、同月1日にベルリンのドイツ外務省において、在カウナス・ドイツ公使オルスハウゼン⁽⁴⁷⁾ 臨席の下、外務省次官シュトックハーマン⁽⁴⁸⁾ を座長とするドイツ側交渉委員会を構成する各省代表が集まり、対リトアニア交渉方針の調整が行われた。この席でまず確認されたことは、ヴェルサイユ条約に縛られないリトアニアとの通商関係に関し、全般に双務的最恵国待遇の保障を条約交渉の基本線とすることにあつた。だがここでドイツ側の最大の懸案は、現況、主要連合国の管理下に置かれているメーメル地域の扱いにあつた。当時ドイツ側では、主要連合国がリトアニアの正式な国家承認後にメーメル地域をリトアニアへ委譲するのではなかろうかとの憶測が強まっていた。これらの懸念から、ドイツ経済省高官スィエーベルク⁽⁴⁹⁾ はこのような事態へも十分対処でき

(42) Friederichs, 前掲, 16-28頁。

(43) Kurt Fröhlich, *Die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn unter besonderer Berücksichtigung Ostpreußens*, Königsberg, 1927, S. 116f. Ludwig Holtz, *Eisenbahnfrachten von den polnischen Holzversandstationen nach Königsberg und Danzig nach dem Stande vom 1. August 1923*, in: *Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen*, 63. Jg. Nr. 34, 23. 8. 1923, S. 550.

(44) メーメル港について Jahn, 前掲, 及びケーニヒスベルク港について以下参照。Cornelius Kutschke, *Königsberg als Hafenstadt*, Königsberg 1930. Mammen (前掲, 387頁)によれば、1913年にロシア方面から流送されたティルジットで計測された木材2,212,323fmのうち、メーメル港方面へ793,205fm, またケーニヒスベルク港方面へ716,550fmが搬送された。

(45) *Jahresbericht der Industrie- und Handelskammer zu Königsberg Pr. für 1925*, Königsberg 1926, S. 31.

(46) *Jahresbericht der Industrie- und Handelskammer zu Tilsit (für das Stromgebiet der Memel) für 1925*, Tilsit 1925, S. 18f.

(47) Franz Olshausen (1872-1962).

(48) Karl v. Stockhammern (1869-1928).

(49) Frederik Sjöberg (1883-?).

る形で、メーメル問題を見越してリトアニアとの通商条約の諸条件を調整すべきであると示唆した⁽⁵⁰⁾。

リトアニアとの交渉にあたり東プロイセン経済界から強く要望されたことは、第一次大戦終結後より停止されていたロシア産及びポーランド産木材のリトアニア領を通じた通過流送の再開をリトアニア側に要求することであった。またその前提として、東プロイセン側及びドイツ運輸省は、通商条約の枠組みにおいてメーメル河の航行の自由ならびに両国間の航行に双務的内国民待遇の保障が必須であるとの見方であった。仮にドイツ側に内国民待遇が認められない場合、リトアニア領内の河川域ではドイツの船舶航行及び筏の操業はリトアニアのそれに対し差別的な扱いを受けるものとなる。このような事態を避けるために、メーメル河航行において、自国の船舶・筏と同等の扱いが保障される必要があった。

だがドイツ外務省はこのような東プロイセン側の要望に対し、とりわけメーメル河の通過運輸の再開は、ヴィルニユス地域をめぐるリトアニアとポーランド間の領土紛争と直接関わる問題であり、ドイツ・リトアニア間で解決できる案件ではなく、外交問題としてソ連、ポーランド、リトアニアを含め総合的に扱われるべきとの見方にあり、したがって通商交渉レベルでこの問題に立ち入ることを認めない方針であった⁽⁵¹⁾。むしろ、このようなドイツ外務省の姿勢に対する東プロイセン経済界の反発は強く⁽⁵²⁾、東プロイセン木材商工連盟をはじめ、ティルジットとケーニヒスベルクの商工会議所は強く抗議し、東プロイセン州長官を通じて外務省及びドイツ運輸省に対し、交渉方針の転換を繰り返し訴えた⁽⁵³⁾。東プロイセン側の窮状に理解を示すドイツ経済省とプロイセン商務省は1922年12月下旬、リトアニア領を通過する木材流送の閉鎖解除に関し、年末から年初にかけて予定されるリトアニアとの次回交渉会議にこれを議題として取り上げることを決めたが⁽⁵⁴⁾、年明けの会議上、リトアニア側はドイツ側の問いに難色を示し、むしろメーメル河航行・流筏が対象となる内陸水運全般に関する条項を通商条約から削除すること、そしてこれらを通商条約とは別の枠組みにおいて両国間で取り決めることを提案した⁽⁵⁵⁾。ここでリトアニア側は以下の二つの理由から通商条約でのメーメル河航行問題の扱いに反対した。

第一に、ドイツ側から要求された、メーメル河航行の自由の保障の前提条件となる双務的内国民待遇をめぐる問題である。ポーランドによるヴィルニユス占拠以後、リトアニア政府はポーランド

(50) BA, R5/404, RVM, Vermerk über die Besprechung im AA vom 1.11.1922, (Handschrift von Ehardt), 6.11.1922.

(51) GStA PK, I. HA, Rep. 203, Nr. 117, Heft 2, OPV, Aktennotiz über die Besprechung im AA vom 1.11.1922. GStA PK, I. HA, Rep. 120, CXIII, 6b 56, Bd. 1, RWiM an AA, 27.10.1922.

(52) GStA PK, XX. HA, Rep. 2II, Nr. 2093, Bl. 39, Verein Ostpreußischer Holzhändler und Holzindustrieller (Vorsitzender Adolf Stepath in Königsberg) an OPO, 7.12.1922; Bl. 15, Handelskammer Tilsit an OPO, 8.11.1922; Bl. 17, Handelskammer Königsberg an OPO, 24.11.1922.

(53) BA, R5/404, OPO an RVM, 28.12.1922. GStA PK, XX. HA, Rep. 2II, Nr. 2093, Bl. 45, Entwurf, OPO an RVM, 28.12.1922.

(54) GStA PK, I. HA, Rep. 203, Nr. 117, Heft 2, Aktenvermerk, OPV (Frankenbach), 23.12.1922.

(55) BA, R5/404, Aktenvermerk von Ehardt über die Besprechung mit Ministerialdirektor v. Stockhammern im AA, Eingang vom 3.1.1923. BA, R3101/7568, RWiM (Sjöberg), 15.1.1923.

と交戦状態にあると宣言し、以後、対ポーランド国境を閉鎖し、両国間の通商を含む全ての往來を停止させた。とはいえ紛争の仲介に入った主要連合国と国際連盟の勧告に基づき、将来的にはリトアニアとポーランド間の往來が一部再開される可能性も残されていた。とりわけ憂慮すべきは、リトアニア・ポーランド間に双務的最恵国待遇の条件をもって通商関係が再開される可能性があったことである。それが現実のものとなった場合、ポーランドはリトアニアがドイツ側に通商条約の枠組みで保障した諸権利を享受しうる状況となる。すなわち、リトアニア領内のメーメル河航行においてドイツに保障される内国民待遇を請求しうる事態が発生しえた。だがリトアニア側からすれば、ポーランドに対しメーメル河航行に関する内国民待遇を承認するか否かという問題は、来たるべき将来においてリトアニアがポーランドとの通商あるいは和平交渉において重要な交渉カードとなるものであり、これを未然に手放すような事態は断固として避けられねばならなかった。以上のような懸念から、リトアニアはドイツ側に対して、河川交通における内国民待遇を通商条約の枠組みで保障することについて断念するよう求めた⁽⁵⁶⁾。

メーメル河の航行規制に関し、上述の第一の理由に加え、さらに慎重な対応が要請される事情があった。その理由の第二としてリトアニア側から挙げられたのが、ヴェルサイユ条約第 342 条の問題であった。同条の規定に従えば、バルト海南岸の河口から上流のグロドノまでを河川の航行可能範囲とみなし、その領域に存するメーメル河沿岸国の一つが国際連盟に同条の適用を申請する場合、国際委員会が招集され、メーメル河航行の管理はこの委員会に委ねられるとされた。またこの国際委員会の構成は、各沿岸国から 1 名ずつ、さらに非沿岸国から 3 か国の参加をもって構成されると定められた。グロドノまでを考慮した際の沿岸国の構成は、当時の状況では、メーメル地域を除けば、ポーランド、リトアニア、ドイツの 3 か国であった。ソ連領内となる上流における大型船の航行は不可能とされたが、切り出された原木の筏流しにはその支流及び運河も含め十分利用可能であった。ここでリトアニアとドイツの双方が共に憂慮したのが、ヴェルサイユ条約を連合軍側で調印したポーランドの行動であった。戦勝国の一員として反ドイツ的政策をとるポーランドが、メーメル河航行に関し、第 342 条の適用を国際連盟に申請するとなれば、それに応じて結成される国際委員会へのフランスとイギリスの非沿岸国としての参加は避けられぬものと予想された。この場合、ドイツとリトアニアのメーメル河航行はポーランドとそれを支援するフランスの強い関与の下に規制されることとなる。このような展開はドイツとリトアニアの双方の利害に反するものであったため、リトアニア側はドイツ側に対し、将来的に両国が第 342 条の行使を断念するよう求めた⁽⁵⁷⁾。以上の二つの理由から、リトアニアの交渉委員会は、すでに 1923 年 1 月初めの交渉においてドイツ側に対し、そもそもメーメル河航行・筏に関する内陸水運の規定に関する条項を通商条約から削除し、別の枠組みにおいて両国間で調整することを希望した。

だが同時にリトアニア側はドイツ側の要求に一定の譲歩を示し、通商条約の枠外において船舶航行・流筏に関する規制を両国間で取り決めるのであれば直ちにドイツの内陸水運に実質的に内国民

(56) GStA PK, I. HA, Rep. 203, Nr. 126, Aktenvermerk, Ressortbesprechung im AA betreffend den deutsch-litauischen Vertragsentwurf, OPV, 23.2.1923.

(57) BA, R5/404, Aktenvermerk, RVM (Ebhardt), 3.1.1923.

待遇にあたる条件を考慮する用意があると表明した⁽⁵⁸⁾。ドイツ外務省は1923年1月8日までに通商条約草案への両者の合意を取り付けることを緊急課題と目していた。リトアニアとの交渉が長びき頓挫することを恐れ、ドイツ外務省は通商条約で内陸水運を扱う条項（第30条）では、単に双務的最恵国待遇のみを保障すること、さらに内国民待遇に関しては、のちに締結されることとなる内陸水運を対象とした別協定の中で扱うものとするというドイツ側の対案を提示し、大筋においてリトアニア側の主張に従った⁽⁵⁹⁾。

1923年1月9日の晩から10日にかけてリトアニア武装集団がメーメル地域への境界線を越え、同地域を武力で占拠した。ドイツ・東プロイセンから割譲されたメーメル地域は当時なお主要連合国の共同管理下にあったが、この武力占拠以後、実質的にリトアニアの支配下に陥った。なお近年のリトアニア側の史学研究において、この武力によるメーメル地域の占拠はリトアニア政府が計画準備し、さらに在カウナス・ドイツ公使オルスハウゼンをはじめとするドイツ外務省の一部との秘密裡の事前了解の下に実施されたとの指摘がある⁽⁶⁰⁾。

リトアニアによるメーメル占拠にもかかわらず、ドイツ外務省は、リトアニアとの通商条約交渉におけるドイツ側の基本方針に大きな変化はないものとの見方を示した。2月16日に主要連合国大使会議が、自治制の保障などを柱としたメーメル地域のリトアニアへの編入に関する条件を提示し、リトアニア側にこれらの条件が受け入れられる場合にのみ領有権を委譲する旨発表した。これを受け、近い将来、同地域のリトアニアへの併合が確定したと見て取ったドイツ外務省のシュトックハーマンは、2月21日から22日にかけて行われた対リトアニア通商交渉に関するドイツ側のみ準備会議において、通商条約ではメーメル地域をリトアニア領の一部として取り扱うとする外務省方針をこれに参加したドイツ関係各省代表に伝えた⁽⁶¹⁾。むろん、このようなドイツ外務省の方針に批判がなかったわけではない。外務省との認識の乖離は、そもそもメーメルのリトアニアによる武装占拠の可能性について、ドイツ外務省からドイツの他機関には事前に周知されていなかったことにも表れている。例えば、メーメル問題に最大の利害を持つ東プロイセン州の行政機関ですらメーメルのリトアニアによる占拠は突発的な出来事と受け止められた。先の外務省の準備会議に出席していた東プロイセン州長官府代表部のフランケンバッハ⁽⁶²⁾は、対リトアニア通商交渉において東プロイセンの状況を顧慮せず外政の優位をとるドイツ外務省の方針を以下の理由から厳しく批判した。すなわち、当時メーメル地域に対する領有権は正式にはなお主要連合国側に存在するにもかかわらず、メーメル地域をリトアニア領として扱うとする規定をドイツ・リトアニア間の通商条約に付帯させることはとうてい看過できるものではなく、とりわけ東プロイセン住民にとってはドイツ政府自身がメーメル地域をリトアニア領として事前に承認することなど決して了解しうるもの

(58) GStA PK, I. HA, Rep. 203, Nr. 117, Heft 2, OPV (Frankenbach), 5.1.1923.

(59) 同上。

(60) リトアニア武装集団によるメーメル地域占拠に関する研究史整理は本誌第751号掲載の拙稿参照。

(61) GStA PK, I. HA, Rep. 120, CXIII, 6b 56, Bd. 1, AA, an RVM, RWiM, PreuBHM, OPV, 20.2.1923. GStA PK, I. HA, Rep. 120, CXIII, 6b 56, Bd. 1, Aufzeichnung über die Ressortbesprechung vom 22.2.1923. BA, R5/405, Vermerk über die Besprechung am 21.2.1923 in Dresden, RVM (Ebhardt), 23.2.1923.

(62) Friedrich-Wilhelm Frankenbach (1884-1942).

ではなかった⁽⁶³⁾。同様に、リトアニア側も国際的な反発を考え、ドイツ外務省のこのような提案に対しその公表に強い憂慮を示した。これらの難点を考慮したうえで、ドイツ外務省は最終的にメーメル地域に関する特別条項を、機密扱いとして一般公表しない最終議定書の形で通商条約に付帯させることを取り決めた⁽⁶⁴⁾。

リトアニアによるメーメル地域の占拠を通じ、ヴェルサイユ条約発効以降、東プロイセンとメーメル地域の境界となっていたメーメル河の区間が、今後は東プロイセンとリトアニアの境界となり、この区間に関してもドイツとリトアニアが共同で航行管理を行うことが必要となった。1923年3月末、東プロイセン州長官ジーア⁽⁶⁵⁾はプロイセン商務省に対し、これまで対リトアニア通商条約交渉において現地の事情が十分に顧慮されていないと外務省方針を批判したうえで、今後、メーメル河航行の問題は通商条約締結の国家間レベルではなく、むしろ現地の東プロイセンとリトアニアの河川行政、ならびに船舶運輸業者や木材業関係者らを中心に地域レベルで航行問題に関する調整を行うことを提案した⁽⁶⁶⁾。東プロイセン経済関係者の報告では、現地でリトアニア側と接触があり、すでにこの件に関し両者の合意を取り付け、リトアニア側はとりわけメーメル河航行における双務的内国民待遇と実質的に同じ扱いを地域レベルの航行管理の枠組みで保障する用意があるとされた。4月初め、東プロイセンの船舶業者及び木材業者らとドイツ経済省間でこの件の実施可能性について協議が続けられた⁽⁶⁷⁾。

だが、このような東プロイセン側の提案に理解を示しつつも、ドイツ運輸省の内陸水運問題の専門官であるエプハルト⁽⁶⁸⁾は、私経済の代表間で合意される諸規定の法的効力を疑問視し、合意違反あるいは反故とされる事態を考え、より明確に協定の義務と責任の所在を確定する必要があると判断した。この立場からドイツ運輸省は、内陸水運に関する取り決めに、ドイツとリトアニアの両国運輸省間で締結される行政協定として取り決めることをドイツ外務省へ提案した⁽⁶⁹⁾。行政協定の場合⁽⁷⁰⁾、その批准に議会の承認を必要とせず、また官報での公示も絶対条件ではなかった。さらに国際法上の義務が生じる二国間の通商条約と異なり、第三国が通商条約上で保障される最恵国待遇に基づいて、行政協定で定められた諸事項に対して特別の取り決めなくしてその権利の享受を請求することはできないものとされた。またドイツ運輸省は東プロイセン側の利害を考慮し、実際の協定交渉と協定の運用に関しては、ベルリンの中央省庁ではなくむしろ現地の行政機関に委ねるこ

(63) GStA PK, I. HA, Rep. 203, Nr. 117, Heft 2, Geheiml. OPV Frankenbach, 2. März 1923. さらにフランケンバッハはここで、ドイツ外務省の方針ではドイツ・リトアニア通商条約がメーメル地域に適用される場合、メーメル地域のドイツ人住民の経済活動はリトアニア人のそれとして把握されるものとしたことに抗議した。

(64) GStA PK, I. HA, Rep. 120, CXIII, 6b 56, Bd. 1, Aufzeichnung über die Ressortbesprechung vom 22.2.1923.

(65) Ernst Ludwig Siehr (1869-1945).

(66) GStA PK, I. HA, Rep. 120, CXIII, 6b 56, Bd. 1, OPO (Siehr) an PreußBHM, 29.3.1923.

(67) BA, R5/405, RWiM, Ergebnis der Besprechung mit Vertretern Ostpreußens über den Entwurf eines Handelsvertrags und das Grenzabkommen mit Litauen am 9. April 1923.

(68) Bodo Ehardt (1892-1946).

(69) BA, R5/405, Entwurf von Ehardt, 16.4.1923. BA, R5/405, Handschriftliche Notiz von Ehardt, 17.5.1923. GStA PK, XX. HA, Rep. 2II, Nr. 2093, RVM an OPO, 29.5.1923. BA, R5/1382, RVM an OPO, 29.5.1923.

(70) 行政協定の一般的定義に関し以下を比較参照。Wörterbuch des Völkerrechts, begründet von Karl Strupp, hrsg. v. Hans-Jürgen Schlochauer, Bd. 3, Berlin 1962, S. 562f.

と、とりわけ、今後予定されるドイツ・リトアニア間の行政協定の交渉において、プロイセン邦東プロイセン州長官に対し、ドイツ側全権を委任することを提案した。以上のようなドイツ運輸省の案に対し、5月末までにはドイツ経済省ならびに外務省をはじめとするドイツ政府関係各省はその承認を与え⁽⁷¹⁾、最終的にドイツ外務省がリトアニア側の賛意について、通商条約の最終協議の中で確認することとなった⁽⁷²⁾。

1923年6月1日、第一次ドイツ・リトアニア間通商条約はドレスデンにおいてドイツ全権シュトックハマー、ならびにリトアニア全権ユルギス・シャウリース⁽⁷³⁾によって調印された⁽⁷⁴⁾。本条約の枠組みでは、両国の通商関係全般に関し基本的に双務的最恵国待遇が保障された。これをもって1922年11月に開始された交渉は一旦の区切りを迎えたが、本条約はなお暫定的性格にあった。その理由は、とりわけメーメル地域をめぐるなお不確定な国際情勢にあった。第一次通商条約が調印された1923年6月当時、リトアニアはまさに主要連合国外務省とメーメル地域の領有権委譲問題をめぐり交渉の途上であり、リトアニアの実効支配下にあるメーメル地域の主権は、国際法的にはなお主要連合国外務省であるイギリス、フランス、イタリア及び日本に属していた。すなわち、ドイツとリトアニア間のメーメル河を境界とする1923年6月時点での両国国境が、将来的にはこれまでのドイツとメーメル地域間の境界を形成するメーメル河下流域からその支流の河口までの区間へ延伸されることが予定された。このような国境をめぐる事情は問題の扱いを一層複雑なものとした。これらの状況に鑑み、第一次通商条約の調印に際し、ドイツ外務省とリトアニア政府は、メーメル地域の扱い、メーメル河の航行問題（第30条）及び両国間国境地帯に居住する両国民の経済生活に関わる諸条件の取り決めに関し（第20条）、本通商条約に特別な形で両国の合意が取り付けられた。

第一次ドイツ・リトアニア通商条約には、当時ドイツ外務省から非公開を指定された二つの最終議定書が付帯されていた⁽⁷⁵⁾。その第一最終議定書では、1923年2月16日の主要連合国外務省の決議で将来的にリトアニアへの領有権の委譲が承認されたメーメル地域にも本条約が適用されることがドイツとリトアニア間で合意された。また第二最終議定書では、通商条約第20条で示されたドイツ・リトアニア間の小国境交通協定に関し、本通商条約の締結後、両国はその協定交渉を即座に開始すること、また小国境交通協定は可能な限り本通商条約と同時に批准されることが合意された⁽⁷⁶⁾。

(71) BA, R5/405, RMdI an RVM, 25.4.1923. BA, R5/405, RFM an RVM, 1.5.1923. BA, R5/405, AA an RVM, 16.5.1923. BA, R5/405, RWiM an RVM, 26.5.1923.

(72) BA, R5/405, RVM an AA, 29.5.1923.

(73) Jurgis Šaulys (1879-1948).

(74) *RGBl.* 1924 II, S. 205.

(75) ドイツ側公文書館資料の調査から明らかとなった。その詳細は筆者博士論文（2008年）にて初出公表された。

以下参照。Shindo (2011), 前掲, 210頁ならびに Shindo (2013), 前掲, 231頁及び287頁。

(76) 当時ドイツ外務省より非公開を指定された通商条約に付帯された二つの最終議定書は現在以下のドイツ側公文書で確認できる。BA, R 3101/8134, AA an RWiM, Anlage zum deutsch-litauischen Handelsvertrag vom 1. Juni 1923. GStA PK, I. HA, Rep. 87B, Nr. 7734, Bl. 238, AA, Nicht zur Veröffentlichung bestimmt! Schlußprotokoll, 1. Juni 1923. GStA PK, I. HA, Rep. 87B, Nr. 7734, Bl. 215, AA, 5. Juni 1923. GStA PK, I. HA, Rep. 120, CXIII, 6b 56, Bd. 2, AA, 5. Juni 1923.

さらに、ドイツとリトアニア間の内陸水運に関して、通商条約第30条において、双務的最恵国待遇が適用されると定められた。また本条では、両国間の内陸水運における航行条件の詳細に関し、本通商条約とは別の枠組みで締結される協定において改めて取り決めることを定めた。これに関し、本通商条約調印前の両国全権による最終協議の場で、外交覚書が交わされ、その中で、本通商条約締結後に第30条で予定される内陸水運に関する協定の交渉を即座に開始することが合意された⁽⁷⁷⁾。またこのような前提の下、本条約第30条では、予定される航行協定が締結されるまでの間、ドイツの船舶や運輸業者の申請があれば、その都度リトアニア側が好意的にそれに対処するとの一項が導入された⁽⁷⁸⁾。

第一次ドイツ・リトアニア通商条約はその後、1924年7月12日にドイツ国会の承認を経て、同年8月8日付でドイツ官報に通商条約条文が公示された⁽⁷⁹⁾。だがリトアニア側の条約批准は遅れ、1926年初めにはドイツ側から督促される状況となった⁽⁸⁰⁾。本条約の第33条で定められた両国の批准書の交換が成立したのは、調印からおよ3年が経過した1926年5月5日のことであった⁽⁸¹⁾。異例の事態の背景には、上述したように、本通商条約に機密事項として付帯された二つの最終議定書の問題があった。いずれの場合も、メーメル地域の領有権問題との関連において処理されねばならなかったことも、第一次通商条約の正式発効の遅れにつながった。

とりわけドイツ・リトアニア間の国境問題と不可分の小国境交通協定は、第一に旧ロシア帝国との境界であったドイツ・リトアニア間国境、第二にメーメル地域のリトアニアへの編入を通じ新たに発生するリトアニア領下メーメル地域とドイツ間の境界という、二つの異なる国境を視野に入れねばならなかった。そのため主要連合国からリトアニアへの領有権委譲を定めるメーメル条約(1924年5月調印)との関わりにおいてなお時間を要するものとなった。ドイツ・リトアニア間小国境交通協定は第一次通商条約第20条の追加協定として1925年7月16日に両国全権によってベルリンで調印されたが⁽⁸²⁾、両国批准書の交換はさらに遅れ、ようやく1928年12月20日に行われた⁽⁸³⁾。その背景には、リトアニア側が小国境交通協定の正式発効を、第二次通商条約の締結を条件

(77) PA AA, Gesandtschaft Kowno, 130, AA (Crull) an die Deutsche Gesandtschaft in Kowno, 27.8.1923, Anlage: Notenwechsel, Stockhammern und Schaulis, 1. Juni 1923.

(78) *RGBl.* 1924 II, S. 205-223 (S. 221). 第30条のリトアニアの好意的対応という一項について以下も参照。Alfred Lederle, *Die Rechtsverhältnisse der internationalen Ströme auf Grund der Friedensverträge*, in: *Zeitschrift für Völkerrecht* 13/1924, Heft 1, S. 64-76.

(79) *RGBl.* 1924 II, S. 205.

(80) *GStA PK, I. HA, Rep. 77, Tit. 856, Nr. 194, Bl. 8, OPV an PreußMdl, 5.3.1926.*

(81) *RGBl.* 1926, II, S. 253. 第一次通商条約の批准問題に関して、のちに1929年1月26日付で第二次ドイツ・リトアニア間通商航海条約の批准手続きに関する法案がドイツ外務省より国会に提出された際に付帯された条約解説文を参照。*Reichstag IV. Wahlperiode 1928*, Drucksache, Nr. 752, Auswärtiges Amt, 26. Januar 1929.

(82) ドイツ・リトアニア小国境交通協定は正式には、ドイツ・リトアニア通商条約第20条に関する追加協定とされ1925年7月16日に調印されたが、ドイツ側では1928年4月30日に議会の賛意を得て同年5月18日付でドイツ官報(*RGBl.* 1928 II, S. 377)にその条文が公示され、両国批准書の交換は1928年12月20日に行われた(*RGBl.* 1929 II, S. 2)。また小国境交通協定の批准に先行して、1928年1月29日にドイツ・リトアニア間の国境条約が調印され国境の画定が行われた(*RGBl.* 1929 II, S. 212)。

(83) *RGBl.* 1929, II, S. 2.

とすることをドイツ側に要求したこともその一因にあった⁽⁸⁴⁾。

5 ドイツとリトアニアの接近——主要連合国とのメーメル条約交渉の背後で

第一次通商条約第30条に基づき、ドイツ運輸省及び東プロイセンの経済関係者らは通商条約締結後、即座にリトアニアとの内陸水運に関する協定締結へ向け準備を開始した⁽⁸⁵⁾。メーメル河水系を中心としたリトアニアとの河川交通に直接関与する地域はドイツ側では唯一東プロイセン州のみであった。そのため国家間の対外交渉においては異例の措置であったが、ドイツ運輸省の要請に基づいてドイツ外務省はプロイセン邦東プロイセン州長官をリトアニアとの交渉におけるドイツ側全権として任命した⁽⁸⁶⁾。ドイツ側交渉委員団は東プロイセン州長官を筆頭に、ドイツ運輸省のエプハルトをはじめとするドイツ帝国政府及びプロイセン邦政府関係各省の代表から構成された。リトアニアとの船舶航行協定では多くの機密事項が扱われることが予想されたため、その人員は厳選され、可能な限り少人数の交渉委員会が結成された⁽⁸⁷⁾。通商条約締結から2週間後の6月半ば、メーメル河の河畔にある東プロイセン州の都市ティルジットで第一回目の両国代表交渉が予定された⁽⁸⁸⁾。リトアニア側全権はリトアニア運輸省の内陸水運担当官が務めた。だがドイツ側の期待に反し、リトアニア代表はこれに際して交渉に必要な政府の指示が出ていないことを理由に、事前協議という形で、単にドイツ側の協定提案を受け取るのみとして、実質的には交渉の先延ばしをドイツ側に伝えた⁽⁸⁹⁾。ドイツとの交渉延期の真の理由は、同時期にパリで開催されていたメーメル地域の主権委譲をめぐるリトアニアと主要連合国間の交渉問題にあった。

1923年6月上旬、通商条約調印から数日後、リトアニア首相ガルヴァナウスカスはカウナス駐在ドイツ公使オルスハウゼンに対し、連合国とのメーメル条約交渉の決着がつくまで、通商条約第30条で予定されたドイツ・リトアニア間の船舶航行協定の交渉開始を延期するようにと申し出た⁽⁹⁰⁾。その理由は以下のことにあった。当時、パリの大使会議上でリトアニア代表と主要連合国間で争点となっていたことは、メーメルの主権委譲に際して取り決められるメーメル港の管理体制の問題にあった。連合国側はメーメル河の沿岸国の一つにポーランドが数えられることから、メーメル河河口付近に位置するバルト海南岸のメーメル港にポーランドの利権を認める意向にあった⁽⁹¹⁾。1923年3月下旬に主要連合国からリトアニア側に提示されたメーメル条約の草稿では、港湾の管

(84) GStA PK, I. HA, Rep. 203, Nr. 123, OPV an OPO, 14.9.1928.

(85) BA, R5/405, RVM an OPO, 6. Juni 1923. PA AA, Gesandtschaft Kowno, 130, Protokoll der Sitzung im AA, 5. Juni 1923. GStA PK, I. HA, Rep. 120, CXIII, 6b 56, Bd. 2, Protokoll, 5. Juni 1923.

(86) BA, R5/405, RVM an OPO, 6. Juni 1923. GStA PK, I. HA, Rep. 203, Nr. 126, Telegramm, RVM an OPO, 15.6.1923.

(87) GStA PK, I. HA, Rep. 87B, Nr. 7734, Bl. 209, Vermerk, PreuBLM, 7. Juni 1923.

(88) GStA PK, I. HA, Rep. 120, CXIII, 6b 56, Bd. 2, AA an PreuBLM, 11. Juni 1923. GStA PK, I. HA, Rep. 87B, Nr. 7734, Bl. 249, AA an PreuBLM, 11. Juni 1923.

(89) BA, R5/405, Reisebericht von Ebhardt über die Verhandlungen mit Litauen im Juni 1923.

(90) PA AA, Gesandtschaft Kowno, 130, Olshausen an AA, 6.6.1923.

(91) *Documents diplomatiques. Question de Memel*, 1^{er} vol., Kaunas 1923, Annexe au N° 54, Projet de convention avec la Lithuanie, 25.3.1923, p.121.

理運営を司る港湾局の人員構成はそれに従って、メーメル地域住民代表及びリトアニア本国からの代表に加え、ポーランド代表の参加が見込まれた。これに対し、リトアニアはポーランドの港湾行政への関与に強く反対の立場をとった⁽⁹²⁾。パリで繰り広げられる以上のような主要連合国との交渉状況を指し示しつつ、ガルヴァナウスカスはドイツ公使に以下のように伝えた。今後の連合国との交渉で、リトアニア側がポーランドの港湾局への参加を撤回させることに成功するならば、ポーランド問題におけるリトアニア政府の立場よりも強固となろう。その後であればリトアニアとしては、ドイツ商人によって上流で買い付けられた外国産木材のリトアニア領内の筏によるドイツへの通過輸送を認めることも容易となる。このような想定から、リトアニア首相ガルヴァナウスカスは予定されたドイツとの船舶航行協定交渉を、連合国とのメーメル条約締結まで先延ばしにするよう、ドイツ側に対し申し入れた⁽⁹³⁾。

メーメル地域に対するポーランドの利権要求を阻止することは、リトアニア側のみならずドイツ側の対外政策上の重要事でもあった。ヴェルサイユ条約発効となった1920年1月10日までメーメル地域はドイツの領土であり、当地のドイツ人住民はリトアニア及びドイツ政府同様、ポーランドによるメーメル問題への関与に対し強い抵抗を示した。例えば、主要連合国とのメーメル条約交渉が始まって間もない1923年4月初旬、リトアニア政府とメーメルのドイツ人住民がポーランドの特権を阻止するべく協調して行動することを双方確認したと、ドイツ外務省はその機密文書で報告している⁽⁹⁴⁾。このようなドイツとリトアニア及びメーメル地域住民らのポーランド問題に対する一致した姿勢を強みに、リトアニア政府は主要連合国に対して、パリのメーメル条約交渉の場で、メーメル港におけるポーランドの権益を断固拒否する立場を貫いた⁽⁹⁵⁾。メーメル港問題におけるリトアニア側と連合国側の見解の不一致は、本来メーメル地域の主権委譲に伴い確立されるべき自治制の枠組み作りを最重要課題としたメーメル条約交渉自体を難航させる結果を招いた。リトアニア側の抵抗に対し、とりわけフランスはメーメル港におけるポーランド権益の保障に固執し、リトアニアへ一層圧力を強め、6月半ばの交渉では新たにメーメル港の一角を99年間に亘りポーランドが租借する権利を条約草案に盛り込むことを求めた⁽⁹⁶⁾。この要求を受け、連合国大使会議とリトアニア代表側の対立は頂点に達し、その継続は先の見通せない状況に陥った。

本来、6月半ばに予定されたリトアニアとの船舶航行協定に関する協議開始が先延ばしになる中、メーメル河における木材流送の一刻も早い再開を望む東プロイセン側から、協議の開始を望む声が高まった。航行問題に関する協議に先行して、むしろ小国境交通協定に関する協議がすでに6月中旬以降、ドイツ・リトアニア間で進行していたが、6月末に東プロイセン州長官はリトアニア側へ

(92) *Documents diplomatiques. Question de Memel*, 1^{er} vol., N° 56, Déclaration lue par M. Galvanauskas, Président de la Délégation lithuanienne, à la séance du 5 avril 1923 de la Commission d'élaboration du Statut de Memel, pp.130-136.

(93) PA AA, Gesandtschaft Kowno, 130, Olshausen an AA, 6.6.1923.

(94) GStA PK, I. HA, Rep. 120, CXIII, 6b 56, Bd. 1, Vertraulich, AA, 5. April 1923.

(95) ADAP, Ser. A, Bd. VII, Dok. 167, Generalkonsul in Memel Graf von Wedel an AA, 27.3.1923, S. 403f.

(96) *Documents diplomatiques. Question de Memel*, 1^{er} vol., N° 61, Amendements proposés par la Commission d'élaboration du Statut de Memel au projet de Convention relatif au Territoire de Memel, 15.6.1923, pp.177-179.

再度、船舶航行協定に関する協議の開始を申し出た⁽⁹⁷⁾。だがパリ大使会議での連合側との協議における膠着状態を受け、7月に入りリトアニア側はカウナスのドイツ公使に船舶航行協定交渉の開始をさらに延期するよう願い出た⁽⁹⁸⁾。度重なる延期に難色を示すオルスハウゼンに対し、リトアニア外務大臣代理クリスマス⁽⁹⁹⁾は、パリでの連合側との交渉がとりわけポーランド問題をめぐり難航していることを伝えた⁽¹⁰⁰⁾。ドイツ・リトアニア間船舶航行協定で取り扱われる予定であるメーメル河の木材流送問題は、まさにリトアニアとポーランド間の争点と関わる事項であり、後者の問題が片付かない以上、ドイツとリトアニア間での当該問題に関する交渉も無理であろうとの判断であった。クリスマスの以上のような説明に対し、ドイツ公使オルスハウゼンは、メーメル問題でのポーランドの利権を阻止せんとするパリ連合大使会議におけるリトアニア代表団のあらゆる試みをドイツは支持すると表明した⁽¹⁰¹⁾。

それから4日後の7月11日、リトアニア首相ガルヴァナウスカスは、パリ大使会議に対し、連合側の要求するメーメル港の一角に対するポーランドの99年に亘る租借権の保障という条項をリトアニアの主権の侵害とみなし断固拒否すること、またこのリトアニア側の請求が連合側から承認されない場合、この件に関しハーグの常設国際司法裁判所へ訴えることを辞さない構えであることを連合側へ伝えた⁽¹⁰²⁾。これに対して連合大使会議はその2日後に改訂条約草案を提出したが、いずれにせよポーランドの特殊権益の条項に変更は見られなかった⁽¹⁰³⁾。7月末、パリの連合大使会議は、リトアニア側の度重なる抵抗を前に、これ以上リトアニアが主要連合側から提示される条約草案の受け入れを拒否する場合、国際連盟規約第11条2項に基づき、国際連盟理事会を招集し、本件の扱いをそれへ委ねると決議した⁽¹⁰⁴⁾。

8月1日、カウナスのドイツ領事オルスハウゼンはリトアニア政府に大使会議との交渉進捗状況について尋ねる機会を得た⁽¹⁰⁵⁾。対応に当たったクリスマスはオルスハウゼンに対し前回と同様、連合側との交渉が頓挫しているため、未だドイツとの船舶航行協定に関する交渉は開始できぬ旨を伝えた。これに対しオルスハウゼンは、リトアニア側が即時にドイツとの船舶航行協定の交渉を開始するならば、ドイツ側は今後、ヴェルサイユ条約第342条で定められた権利を行使しないことを

(97) BA, R5/405, Mantelprotokoll vom 30.6.1923 unterzeichnet durch Herbst und Lisauskis.

(98) PA AA, Gesandtschaft Kowno, 130, Lietuvos Respublika, 7.7.1923 (Übersetzung aus dem litauischen Original: Republik Litauen, Ministerium für Auswärtigen Angelegenheiten an die Deutsche Gesandtschaft in Litauen, 7.7.1923). BA, R5/405, AA an RVM, 11. Juli 1923.

(99) Petras Klimas (1891-1969).

(100) PA AA, Gesandtschaft Kowno, 130, Olshausen an AA, 9.7.1923.

(101) PA AA, Gesandtschaft Kowno, 130, Seiler an AA, 23.7.1923.

(102) *Documents diplomatiques. Question de Memel*, 1^{er} vol., N° 62, Mémoire de la Délégation lithuanienne au sujet des amendements proposés au projet de Convention par la Commission d'élaboration du Statut de Memel, remis le 11 juillet 1923, pp.179-182.

(103) *Documents diplomatiques. Question de Memel*, 1^{er} vol., N° 63, Note du Secrétariat Général de la Conférence des Ambassadeurs à M. le Président de la Délégation lithuanienne, 13.7.1923, p.182. Annex N° 1 au N° 63, Projet de Convention, pp.183-195.

(104) *Documents diplomatiques. Question de Memel*, 1^{er} vol., N° 72, Résolution de la Conférence des Ambassadeurs, 27.7.1923, p.233.

(105) GStA PK, XX, HA, Rep. 2093, Bl. 102, Deutsche Gesandtschaft in Kowno, 1.8.1923.

約束するとクリスマスへ伝えた⁽¹⁰⁶⁾。メーメル河航行を連合国の関与なしに、ドイツとリトアニアの二国間で管理することはむしろドイツの利害においても重要であった。だがこのようなドイツ側の申し出に対しても、クリスマスは船舶航行協定の交渉開始に難色を示さざるをえなかった。繰り返されるリトアニア側の延期願いに直面し、ドイツの外務省本省は、リトアニアの躊躇の背景にあるのは、むしろドイツ側から要望されているメーメル河航行における双務的な内国民待遇保障の件にあるのではなからうかと推測した。そこでドイツ外務省は、ベルリンのリトアニア公使ジドチカウスカス⁽¹⁰⁷⁾に対し、予定される内国民待遇が将来的なポーランドとの交渉へ影響を及ぼさぬようドイツ側ではすでに十分配慮し、船舶航行協定を二国間の条約ではなく、両国運輸省間の行政協定として締結準備を進めている旨、改めて伝えた⁽¹⁰⁸⁾。

だがまさにこの時期パリの大使会議では、主要連合国の中でも強硬派として知られるフランスのポアンカレ⁽¹⁰⁹⁾と、それに対するリトアニア側の決裂がもはや避けられないものとなっていた⁽¹¹⁰⁾。8月8日のポアンカレのリトアニア側への最後通牒に対し⁽¹¹¹⁾、リトアニア政府は指定された期限を過ぎた9月21日になってようやく書面で態度を表明した⁽¹¹²⁾。その中でリトアニアは、メーメル港の港湾管理局へのポーランド代表の参加や、メーメル港の一部を99年間に亘りポーランドへ租借するといった諸条項を含む主要連合国側の条約草案を、リトアニアの主権侵害であるとして批判した。さらにリトアニア側は、この問題で決着がつかない場合、国際連盟規約第12条に基づきハーグ常設国際司法裁判所へ提訴する準備がある旨、再度、主要連合国側へ伝えた⁽¹¹³⁾。このようなリトアニア政府の意思表示を受け、両者の見解の隔たりを埋めることはもはや不可能と判断した主要連合国大使会議は、前述の決議に従い9月28日付で国際連盟理事会に当件を委ねる旨ジュネーブに申請をした⁽¹¹⁴⁾。これをもって、これまでパリの連合国大使会議の場で執り行われてきたリトアニアとのメーメル条約交渉は一旦中断されることとなった。

6 船舶航行協定をめぐる東プロイセンとリトアニア間の交渉

パリ大使会議での主要連合国とリトアニア間の交渉が決裂した一方で、他方、同時期に東プロイセンでは新たな動きがみられた。これまで交渉開始に難色を示してきたリトアニア政府は突如とし

(106) 同上。

(107) Vaclovas Sidzikauskas (1893-1973)。

(108) PA AA, Gesandtschaft Kowno, 130, AA an Gesandtschaft Kowno, 3.8.1923。

(109) Raymond Poincaré (1860-1934)。

(110) パリ大使会議での連合国側とリトアニア間の応酬に関し以下参照。Albrecht Rogge, *Die Verfassung des Memelgebiets. Ein Kommentar zur Memelkonvention*, Berlin 1928, S. 14f. Ernst Friesecke, *Das Memelgebiet. Eine völkergeschichtliche und politische Studie*, Stuttgart 1928, S. 41。

(111) *Documents diplomatiques. Question de Memel*, 1^{er} vol., N° 73, Note de Son Excellence M. Poincaré, Président de la Conférence des Ambassadeurs, 8.8.1923, p.233。

(112) *Documents diplomatiques. Question de Memel*, 1^{er} vol., N° 74, Note de Son Excellence M. Galvanauskas, Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères de Lithuanie, 21.9.1923, p.248。

(113) 同上。

(114) *Die Tätigkeit des Völkerbundes*, Bd. III (1923), Nr. 10, S. 297。

て態度を変え、通商条約調印から丁度3か月を経過した9月1日、ベルリンのリトアニア公使ジドチカウスカスを通じて、ドイツ外務省東方局長マルツァン⁽¹¹⁵⁾に対し、それまで延期されてきたドイツ・リトアニア間の船舶航行協定交渉を9月6日より開始するよう提案した⁽¹¹⁶⁾。急な申し出にドイツ側は準備に追われ、また夏季休暇中であったことも重なり、ドイツ交渉委員団とリトアニア代表らの双方が会合の地である東プロイセン州ティルジット市に出そろったのはすでに9月8日になってのことであった。ドイツ側では、かつてオステローデ市長として東プロイセンの電化問題などインフラ整備に尽力するのみならず木材業にも精通し、第一次大戦後は新たに東プロイセン州副長官として務めていたヘルプスト⁽¹¹⁷⁾が、州長官ジーアを代表して本件の全権交渉委員を務めた。またドイツ運輸省からはエプハルトが交渉委員として参加し専門事項の調整にあたった。この協議の様子は、当時エプハルトにより運輸省へ提出され、現在はドイツ連邦文書館に所蔵されている詳細な報告書からうかがい知ることができる⁽¹¹⁸⁾。リトアニア側の交渉代表はリトアニア運輸省の陸運及び河川交通問題の担当官であるスカルディンスカス⁽¹¹⁹⁾が務めた。スカルディンスカスはドイツの大学を修了したのち、第一次大戦までロシア帝国の水利事業部門に従事していたとされ、本協議は基本的にドイツ語で行われた。ドイツ側の最大の要求はむろんメーメル河の船舶航行及び筏による木材搬送の再開にあった。それにはとりわけ通過交通の容認と内国民待遇という二つの条件が保障される必要があった。交渉ではこの要求にリトアニアがどの程度まで譲歩できるかが焦点となった。リトアニア側との協議に際しエプハルトは、対外問題に関するリトアニア代表の態度について、ポーランドに対する強い敵対心とドイツに対する共感を見て取ったと報告している。メーメル河畔のドイツ都市ティルジットの会合から数日後には東プロイセン州都ケーニヒスベルクへ会合の場を移し、リトアニア代表らと共に大規模拡張工事が進められている港湾施設の見学を行った。さらに木材商や製材業をはじめとする商工会議所役員らとの経済協議も盛り込まれた。それに際し、主にロシア方面からドイツによって買い付けられた木材のリトアニア領通過運輸の問題に関し協議された⁽¹²⁰⁾。

ドイツ側の協定草案はドイツ運輸省のエプハルトによって作成され、さらに現地の東プロイセン木材業者らもその調整に加わった。リトアニア側は、すでに9月半ばにはドイツ側から提示された協定草案に対し、いくつかの点についてなお留保を示しながらも、大筋において賛意を表明した⁽¹²¹⁾。これを受け、9月15日にベルリンのドイツ運輸大臣エーザー⁽¹²²⁾はドイツ外務省、ドイツ政府関係各省及びプロイセン邦政府との了承の下、東プロイセン州長官に対し協定締結に関する全権

(115) Adolf Georg Otto Freiherr von Maltzan (1877-1927).

(116) GStA PK, I. HA, Rep. 120, CXIII, 6b 56, Bd. 2, Die litauische Gesandtschaft, Sidzikauskas, an Maltzan (AA), 1.9.1923. PA AA, Gesandtschaft Kowno 130, Telegramm aus Berlin, AA an Gesandtschaft Kowno, 4.9.1923.

(117) Christian Herbst (1879-1966).

(118) BA, R5/1382 (Handakten von Ebhardt), Reisebericht von Ebhardt über die Verhandlungen in Tilsit, Königsberg sowie Kowno vom 8. September bis zum Abschluß vom 28. September 1923.

(119) Skardinskas.

(120) 前注(118)に同じ。

(121) GStA PK, I. HA, Rep. 203, Nr. 126, OPV (Frankenbach) an PreußHM, RWiM, PreußLM, AA, 14.9.1923.

(122) Rudolf Oeser (1858-1926).

を与えた⁽¹²³⁾。

その後、協定草案にはなおいくつかの重要な変更が加えられた。ドイツ側交渉全権委員のヘルプストは、協定の効力の及ぼす範囲を、本来ドイツとリトアニアの両国の全ての内水路を想定していたものを、ドイツ側では単に東プロイセン州内のそれに限定することをドイツ運輸省側へ提案した⁽¹²⁴⁾。その理由は、地域性を重視し、東プロイセン州長官府とリトアニア運輸省間に協定の実施及び河川航行管理を委ねることが望ましいと考えられたためであった。また同様にしてリトアニア側も、ポーランドをはじめとする諸外国への影響を考え、河川を共有するリトアニアと東プロイセン州内に協定の対象を限定することが望ましいとの見方であった⁽¹²⁵⁾。

リトアニア側は9月半ば、これまでドイツ国内で行われていた協議の場をリトアニアへ移すことを提案し、最終協議と調印はカウナスでの開催となった⁽¹²⁶⁾。9月24日から始まったカウナスでの最終協議には両国交渉委員団、さらに東プロイセンの船舶業、木材業の代表らに加え、同月26日からはメーメル地域の経済関係者らも参加した。また本会議とは別途に、メーメル商工会議所会頭クラウス⁽¹²⁷⁾とリトアニア首相ガルヴァナウスカスとの間にも協議が持たれた。クラウスはこの協議の結果として、リトアニア政府が両国の内陸水運における内国民待遇の保障に関して同意した旨、ドイツ交渉団に報告した⁽¹²⁸⁾。これをもって、ドイツ側の要求はほぼ完全に達成されるものとなった。この後、リトアニア側は最終協議で、ヴェルサイユ条約第331及び342条で定められたメーメル河の国際河川化と国際委員会の招集に関する規定に関し、その権利を両国共に行使しないことをドイツ側に求めた⁽¹²⁹⁾。これに対しドイツ側は第342条行使の権利を正式に放棄するものではないとの留保付きで、リトアニアの要望を基本的に受け入れ、この件を本船舶航行協定第9条への付帯事項として合意した⁽¹³⁰⁾。

最終協議終了後、両国の交渉委員団はリトアニア首相ガルヴァナウスカスを表敬訪問し、その後、オルスハウゼンの招待によりリトアニア政府関係者臨席の下、カウナスのドイツ公使館にて歓待を受けた。交渉は双方ともに格別に友好的な雰囲気の中で終盤を迎え、オルスハウゼンはヘルプストに対し、この機を逃すことなく即座に協定調印に踏み切ることを指示した⁽¹³¹⁾。こうして交渉

(123) GStA PK, XX. HA, Rep. 2II, Nr. 2093, Bl. 138f., RVM (Oeser) an OPO, 15.9.1923. 全権授与の原本からの複写を拙著巻末に掲載, Shindo (2013) 前掲, 857頁。

(124) GStA PK, XX. HA, Rep. 2II, Nr. 2093, Bl. 137, OPO (Herbst) an RVM, 17.9.1923.

(125) 同上。

(126) PA AA, Gesandtschaft Kowno, 130, Verbalnote (litauische Urschrift), Ministerium des Äußern an die Deutsche Vertretung in Kaunas, 20.9.1923. PA AA, Gesandtschaft Kowno, 130, Telegramm aus Berlin, AA an die Gesandtschaft Kowno, 20.9.1923.

(127) Joseph Kraus.

(128) BA, R5/1382 (Handakten von Ebhardt), Reisebericht von Ebhardt über die Verhandlungen in Tilsit, Königsberg sowie Kowno vom 8. September bis zum Abschluß vom 28. September 1923.

(129) GStA PK, XX. HA, Rep. 2II, Nr. 2093, die Berichte von Ebhardt über den Inhalt des Abkommens, Bl. 207ff. (Bl. 211).

(130) BA, R5/1382, 協定内容に関する解説はエプハルトの交渉報告書に付帯された, Beilage zum Reisebericht von Ebhardt vom 8. bis 28.9.1923. また以下参照. GStA PK, XX. HA, Rep. 2II, Nr. 2093, Bl. 207, Anlage II des Abkommens: Richtlinien zu Artikel 9 des Schiffsverkehrsabkommens.

(131) PA AA, Gesandtschaft Kowno, 130, Olshausen an AA, 26.9.1923.

開始からおよそ3週間後の1923年9月28日にドイツ運輸省全権委員東プロイセン州長官代理ヘルプスト、及びリトアニア運輸省全権委員スカルディンスカスの両代表によって晴れて条約調印の運びとなった⁽¹³²⁾。

7 ドイツ・リトアニア間船舶航行協定の機密扱い

1923年9月28日にカウナスでドイツとリトアニア代表によって調印された船舶航行協定は、第一義的にはポーランド問題への配慮から、二国間の条約としてではなく、ドイツ運輸省とリトアニア運輸省間の行政協定の形式において締結された。その理由は、仮に近い将来リトアニアとポーランド間に通商条約が締結される場合であっても、通商条約で保障される最恵国待遇に基づいてポーランドが無条件にドイツ・リトアニア間の行政協定で保障された諸権利、とりわけ内国民待遇を享受することはできないとの判断からであった。ここで特筆すべきは、調印に際しドイツとリトアニア両国は当面の間、本協定を機密事項として扱い、さしあたりは官報での一般公表をしないことに合意したことである。これはとりわけ、当時まさに進行中であった主要連合国とのメーメル条約交渉のみならず、今後場合によっては発生しうるポーランドとの通商交渉に際し、リトアニアが不利な立場に置かれることを避ける狙いがあった。

批准手続きに議会の承認を必要とする二国間の条約と異なり、行政協定では通常の場合、議会の賛成を必要とせず、協定の当事者間の調印をもって発効されえた。だが当時の不安定な国際状況に鑑み、またそもそも船舶航行協定の交渉がリトアニア側の事情により繰り返し延期された経緯もあり、ドイツ側はリトアニアが将来的に協定を反故にするような場合を危惧した。とりわけ本協定が当面の間、機密事項として一般公表されないという事情からも、仮に協定が遵守されなかった場合、国際法違反として第三機関へ訴え出ることかなわなかった。これらの憂慮から、ドイツ側は本協定の有効性を両国間でより確実とすることを必須と考え⁽¹³³⁾、政府による協定の承認を批准に代え、両国政府批准書の交換をもって協定の発効とする旨を本協定第12条に定めることとした⁽¹³⁴⁾。

本協定は⁽¹³⁵⁾、河川交通を中心とする船舶航行及び木材運搬の筏を含む内陸水運全般に関する取

(132) GStA PK, XX. HA, Rep. 2II, Nr. 2093, Bl. 200, Abkommen, 28.9.1923. 署名入り協定原本の複写を拙著に掲載、Shindo (2013), 前掲, 858-863頁。

(133) GStA PK, I. HA, Rep. 120, CXIII, 6b 56, Bd. 2, RVM an sämtliche Reichsminister, 13.10.1923. GStA PK, XX. HA, Rep. 2II, Nr. 2093, Bl. 157, RVM (Oeser) an OPO, 19.9.1923. BA, R5/1382, RVM (Oeser) an OPO, 19.9.1923.

(134) 協定内容に関する解説はエプハルトの交渉報告書に付帯された。BA, R5/1382, Beilage zum Reisebericht von Ebhardt vom 8. bis 28. September 1923.

(135) GStA PK, XX. HA, Rep. 2II, Nr. 2093, Bl. 200, Abkommen, 28.9.1923. 署名入り協定原本の複写を拙著に掲載、Shindo (2013), 前掲, 858-863頁。協定は運輸省管轄の内陸水運行政のみならず、税関及び査証に関する権限も含むことからドイツ側では財務省、内務省をはじめとする関係各省がこれに関与した。締結当時の協定前文は以下のように記載された：Abkommen zwischen der Deutschen Reichswasserstraßenverwaltung zugleich für die Deutsche Reichsfinanzverwaltung und die Paßverwaltungen des Deutschen Reichs und Preußens, vertreten durch den Preußischen Oberpräsidenten in Königsberg i. Pr. und zwar den Oberpräsidialrat Dr. Herbst und dem Litauischen Verkehrsministerium sowie der Litauischen Zoll- und Paßverwaltung, vertreten durch den Vize-Ministerial-Direktor Obergeringieur Skardinskas.

り決めであったが、その領域的な適用範囲は、リトアニア領内の水運が可能な全ての水路及び港湾を対象としたのに対し、ドイツ側ではドイツ全土ではなく単に東プロイセン州内のそれに限定された(第1条)⁽¹³⁶⁾。第一次通商条約第30条では、単に双務的最恵国待遇が定められたが、これに対して本協定では通商条約第30条規定を補強する意味で、水路の利用、航行条件、及び料金の徴収など水運の様々な条件に関し、ドイツ側の念願であった双務的な内国民待遇の保障が達成された(第1条, 2条ならびにその他条項)。また協定交渉自体が地域レベルで行われたことは、国境や水路を共有する両国の隣接地域間交流の重要性を再認識させる契機を与えた。この観点に基づき、本協定の実施及び本協定の規定に関わる係争が生じた場合、両国間の外交レベルではなく、さしあたりは東プロイセン州長官府の治水事業部とリトアニアのカウナス水路管理局の間で直接交渉することが定められた(第10条)⁽¹³⁷⁾。草案の起草者であるドイツ運輸省のエプハルトによれば、この第10条の規定には、メーメル河の航行管理を沿岸国間の地域行政の共同管理に委ねることを通じ、ヴェルサイユ条約第342条で予定された非沿岸国の参加を伴った国際委員会に河川と航行管理を委ねるとする事態に対抗するという隠れた意図が込められていた⁽¹³⁸⁾。

船舶航行協定で保障されるメーメル河航行・流筏における双務的な内国民待遇に基づき、東プロイセン船舶業や木材業者らによるリトアニア領内のメーメル河の区間における操業も、原則リトアニア人のそれと同等に扱われるべきであった。このような前提に立ちつつ、東プロイセン側はソ連やポーランド産木材のドイツ業者によるリトアニア・ポーランド間暫定境界線でのリトアニア領内における引き受けが可能となろうと想定し、リトアニア領通過流送の早期再開を期待した⁽¹³⁹⁾。だが本協定の発効はその第12条に基づき、両国政府間による本協定の承認までなお待たねばならなかった。可能な限り早期の承認を求めるドイツ側に対し⁽¹⁴⁰⁾、リトアニア側はむしろ協定の発効になお慎重な態度をとった。また行政協定の批准問題に関するドイツ側とリトアニア側の解釈の相違を調整せねばならず、なお協定の政府承認までには時間を要するものとなった。ドイツ外務省は、協定の両国政府による承認と批准書交換を、形式的には両国外務省による外交覚書の交換という形で処理することを提案し⁽¹⁴¹⁾、最終的にリトアニア側の了解を得た⁽¹⁴²⁾。また9月末の協定の調印に際してドイツ語のみで作成された協定文が署名されたことから、事後的にリトアニア語による協定文の作成とそれへの両国代表の署名が必要となった。これらはようやく11月17日になってからベルリンのリトアニア公使ジドチカウスカスを通じてドイツ側へ提出された。だがこれに際してリトアニア政府は、協定の公式調印日を確定せずに、さしあたり空白のままとするようドイツ側へ願

(136) 東プロイセン州長官府及びリトアニア側のこれに関する要望について, GStA PK, XX, HA, Rep. 2II, Nr. 2093, Bl. 137, OPO (Herbst) an RVM, 17.9.1923.

(137) 同上。

(138) GStA PK, XX, HA, Rep. 2II, Nr. 2093, Bl. 84, RVM (Ebhardt), Programm für die Schifffahrtsverhandlungen mit Litauen, 14.7.1923. PA AA, Gesandtschaft Kowno, 122, RVM an AA, 24.7.1923. BA, R5/1382, Reisebericht von Ebhardt über die Verhandlungen in Tilsit, Königsberg sowie Kowno vom 8. September bis zum Abschluß vom 28. September 1923.

(139) GStA PK, I, HA, Rep. 203, Nr. 126, Frankenbach an PreußBMP, 2.10.1923.

(140) GStA PK, XX, HA, Rep. 2II, Nr. 2093, Bl. 179, RVM (Oeser) an OPO, 2.10.1923.

(141) PA AA, Gesandtschaft Kowno, 130, AA an Gesandtschaft Kowno, 23.10.1923.

(142) PA AA, Gesandtschaft Kowno, 130, AA an Gesandtschaft Kowno, 30.10.1923.

出た⁽¹⁴³⁾。

11月末から12月初めにかけて、ドイツ公使オルスハウゼンは、モスクワ駐在ドイツ大使ブロックドルフ＝ランツァウ⁽¹⁴⁴⁾の招きでモスクワを訪問し、ソ連外務委員チチャーリン⁽¹⁴⁵⁾と会談する機会を得た⁽¹⁴⁶⁾。チチャーリンはオルスハウゼンに、リトアニアと連合国間の確執ならびにポーランドとの対立関係についての見解を求めた。これに対しオルスハウゼンは、ヴィルニユス問題が存在する限りリトアニアとポーランドが和解することはありえないと返答した⁽¹⁴⁷⁾。カウナスへの帰路の12月初め、ソ連政府がリトアニアに対し中立条約の締結を提案したとの情報を得たオルスハウゼンは、ソ連とバルト諸国の結びつきの強化にドイツが協力し共に連合国への対抗を強めることが今後のドイツ対外政策において重要であるとの認識を強めた⁽¹⁴⁸⁾。その直後の12月10日、カウナスのドイツ公使館に戻ったオルスハウゼンはドイツ政府の命により、9月末に調印されたドイツ・リトアニア間船舶航行協定をドイツ政府が正式承認したことを伝える覚書を作成し、リトアニア首相ガルヴァナウスカス宛てに提出した⁽¹⁴⁹⁾。これに際しドイツ側は外交覚書の交換をもって両国批准書の交換と代え、それをもって初めて協定が発効される旨、再度リトアニア側に念を押しした。また、リトアニア側の要望に従ってこれまで空白とされてきた協定調印日を、本覚書の日付である1923年12月10日に設定することを提案した⁽¹⁵⁰⁾。だがドイツ側の要望にもかかわらず、リトアニア側にはなお協定の即時承認に踏み切れない事情があった。

8 リトアニア・主要連合国間のメーメル条約交渉をめぐる新たな展開

メーメル港をめぐるポーランドの利権の是非をめぐり1923年の夏に決裂したリトアニアと主要連合国間のパリ大使会議上での交渉は、フランスのポアンカレを代表とする英仏伊日の四か国からなる主要連合国側の決議に基づき、同年9月28日付でメーメル条約をめぐるリトアニアと主要連合国間の対立問題を国際連盟理事会の判断に委ねることとなった⁽¹⁵¹⁾。

これを受け招集された国際連盟理事会は、1923年12月の理事会会議において本件を議題とし、リトアニアと主要連合国の仲裁に努めた⁽¹⁵²⁾。当初、連盟理事会はこれまで主要連合国側が提示したメーメル条約草案を基本的に維持したうえで、調査委員会を招集する方針であった。これに対し、会議に出席していたリトアニア首相ガルヴァナウスカスは、主要連合国が提示した条約草案

(143) PA AA, Gesandtschaft Kowno, 130, (Entwurf), Gesandtschaft Kowno an OPO, 17.11.1923.

(144) Ulrich Graf Brockdorff-Rantzau (1869–1928).

(145) Георгий Васильевич Чичерин (1872–1936).

(146) PA AA, NL Brockdorff-Rantzau, 14/2, Brockdorff-Rantzau an Maltzan, 14.11.1923.

(147) PA AA, NL Olshausen (Lebenserinnerungen, Bd. 2), Bl. 69f.

(148) ADAP, Ser. A, Bd. IX, Dok. 47, Gesandter in Kowno, Olshausen an AA, 8.12.1923, S. 110f.

(149) GStA PK, XX. HA, Rep. 2II, Nr. 2093, Bl. 226, Deutscher Gesandter, Olshausen an Ministerpräsidenten Galvanauskas, 10.12.1923.

(150) PA AA, Gesandtschaft Kowno 130, Deutsche diplomatische Vertretung für Litauen/Deutscher Gesandter, Olshausen, 10.12.1923.

(151) *Die Tätigkeit des Völkerbundes*, Bd. III (1923), Nr. 10, S. 297.

(152) *Die Tätigkeit des Völkerbundes*, Bd. III (1923), Nr. 12, S. 354.

は、1923年2月16日に主要連合国自身がリトアニア側に提示したメーメル地域の主権委譲に関する条件と乖離していること、とりわけ草案にみられるメーメル港におけるポーランドの利権に関する条項がリトアニアの主権を侵害している旨、連盟理事会へ訴えた。この立場からガルヴァナウスカスは、連盟理事会により招集される3名から成る調査委員会の政治的中立を要求し、現況メーメル地域の主権を行使していないアメリカ合衆国の参加を求め、残りの2名も主要連合国以外の諸国から選任すべきと主張した⁽¹⁵³⁾。連盟理事会はこのリトアニア側の主張を認め、1924年1月、かつてウィルソン大統領政権の財務国務長官代理を務めアメリカ全権委員団の一員として1919年のパリ講和会議に参加した経験をもつデイヴィス⁽¹⁵⁴⁾を調査委員会の委員長として任命した。残る2名は国際連盟の交通・通過運輸に関する専門委員会の指名を通じオランダとスウェーデンから選ばれた⁽¹⁵⁵⁾。こうしてメーメル条約交渉問題が、ポーランドを支持する強硬派のフランスを中心とした連合国大使会議の場から、国際連盟理事会の要請を受けたアメリカ代表の判断に委ねられるものとなったことは、交渉の流れをリトアニアの有利に変える決定的な転換点となった。このような展開の裏で、ドイツ外務省東方局長マルツァンは、2月初め密かにリトアニア首相ガルヴァナウスカスへ打電し、メーメル港におけるポーランドの権益を阻止しようとするリトアニアの試みを支援する用意がある旨伝えた⁽¹⁵⁶⁾。

デイヴィス率いる調査委員会はまずはじめに、メーメル条約交渉の争点、メーメル地域に確立されるべき自治制の条件そのものにあるのではなく、むしろその付帯条件であるメーメル港の管理及びメーメル河の通過交通権の問題をめぐる、リトアニアと主要連合国間に意見に対立があることを確認したうえで⁽¹⁵⁷⁾、2月11日よりメーメル市での現地調査を開始した。帰路上、リトアニアのカウナス、ポーランドのワルシャワを訪問し、およそ1週間後の同月18日にはジュネーブの連盟本部へ帰還した⁽¹⁵⁸⁾。

同時期、ドイツはリトアニア政府と積極的に連絡をとった。2月下旬、カウナスのドイツ公使オルスハウゼンはリトアニア首相ガルヴァナウスカスを訪問し、連合国との交渉に関する情報収集の傍ら、ドイツ・リトアニア間船舶航行協定の批准の件について再度打診した⁽¹⁵⁹⁾。これに対しリトアニア首相は、国際連盟理事会でのメーメル条約交渉の渦中にあり、これが決着するまで船舶航行協定の承認はできない旨、ドイツ公使に伝えた⁽¹⁶⁰⁾。こうして船舶航行協定の命運は、実質的にリトアニアがメーメル条約交渉でどの程度までポーランド権益の排除に成功するかに託されることと

(153) *Documents diplomatiques. Question de Memel*, 2^me vol., Kaunas 1924, N° 6, Procès-verbal de la neuvième séance (publique) du Conseil, tenue à Paris, 17.12.1923, pp.38-40.

(154) Norman Hezekiah Davis (1878-1944).

(155) *Die Tätigkeit des Völkerbundes*, Bd. III (1923), Nr. 12, S. 354. 1924年3月6日の国際連盟メーメル委員会報告書は以下に引用掲載。Jacob Robinson, *Kommentar der Konvention über das Memelgebiet vom 8. Mai 1924*, Bd. II, Kaunas 1934, S. 35-52.

(156) *ADAP*, Ser. A, Bd. IX, Dok. 138, Telegramm, Staatssekretär Frhr. v. Maltzan an die Gesandtschaft in Kowno, 7.2.1923.

(157) *Die Tätigkeit des Völkerbundes*, Bd. IV (1924), Nr. 2, S. 48f.

(158) Robinson, 前掲, 35-52頁。

(159) BA, R5/407, Deutsche Gesandtschaft in Kowno an AA, 26.2.1924.

(160) 同上。

なった。

2月末から3月初めにかけて、ジュネーブの国際連盟理事会と調査委員会は、関係国であるリトアニア、メーメル地域及びポーランドの代表を招集し入念な事情聴取を行った。リトアニアからはジドチカウスカス、クリマスら政府高官に加え、さらに首相ガルヴァナウスカス自身も2月27日より協議に加わった。これらの結果を踏まえ、3月6日に調査委員会はメーメル地域をめぐる諸問題に関する報告書ならびに新たな条約草案を連盟理事会に提出した⁽¹⁶¹⁾。デイヴィスらの条約草案では、ほぼリトアニアの主張が認められる形となり、それまで主要連合国側が作成した草稿にみられたメーメル港におけるポーランドの利権、すなわち港湾の一部区画に対する99年間に亘る租借権ならびに港湾管理を司る港務局への参加といったポーランドの利権に関わる条項の全てが排除されるものとなった⁽¹⁶²⁾。むろん調査委員会は、当初ポーランドのメーメル港務局への参加のみは許可する方針であったが、これに関してもリトアニアの強い抵抗の前に、取り下げるものとなった。これには、港務局への参加権なくとも、メーメル条約第三付属書で保障される通過運輸の自由をもって、ポーランドのリトアニア領内のメーメル河航行と港湾利用が十分保障されうると判断されたこともその背景にあった。このようなリトアニア側の逆転劇の前に、ジュネーブの最終協議上、ポーランド代表スキムント⁽¹⁶³⁾はデイヴィスに対し最後の抵抗を試みたがもはや連盟理事会に影響を与えることは不可能であった。このようなメーメル問題におけるポーランド外交の実質的な敗北の前に、スキムントは国際連盟理事会及びリトアニア側に対し、とりわけヴィルニユス地域に対してリトアニアが続けている境界線の封鎖の問題を取り上げ、ポーランド側としてはすでにヴィルニユスの領有権は確定しており、領土をめぐる係争は存在しないとの立場を改めて明確にした⁽¹⁶⁴⁾。3月14日、連盟理事会の場で、英仏伊日の主要連合国の代表らは、デイヴィス調査委員会によって修正されたメーメル条約と三付属書の全ての条約草案の受け入れを基本的に了承した。

こうしておよそ1年に及んだ主要連合国とリトアニア間のメーメル条約交渉は、最終的に国際連盟理事会の手に委ねられた後、ほぼリトアニアの主張に沿う形で幕引きとなった。これまでドイツから割譲されたメーメル地域の主権を行使してきたイギリス、フランス、イタリア及び日本の主要連合国四か国の全権委員は1924年5月8日にメーメル条約と三付属書の原本に署名し、リトアニア首相による署名は5月17日にこれに続き、こうしてリトアニアへのメーメル地域の主権委譲と、メーメル地域の自治制の確立が国際法的枠組みにおいて確定された⁽¹⁶⁵⁾。とはいえ調印国全ての批准までにはなお時間を要することが想定されたため、他の調印国の批准を待つことなく、リトアニアの批准をもってリトアニア領内で本条約及び三付属書を発効とし、その規定の実施と遵守に努め

(161) League of Nations, The Question of Memel. Draft of Convention on the Status of Memel, 6. March 1924 (Total Digital Access to the League of Nations Archives Project, R595/11/15971/34254/Jacket 2, <https://lontad-project.unog.ch/idurl/1/3182>).

(162) *Documents diplomatiques. Question de Memel*, 2^{me} vol., N° 15, Procès-Verbal de la huitième séance (publique) de la vingt-huitième session du Conseil, tenue à Genève, 14.3.1924, pp.123-129.

(163) Konstanty Skirmunt (1866-1949).

(164) *Documents diplomatiques. Question de Memel*, 2^{me} vol., N° 15, 前掲, pp.123-129 (p.127).

(165) JACAR, A03021581200, 御署名原本大正十四年条約第十号「メーメル」に関する条約。

ることが暫定規定の中で定められた⁽¹⁶⁶⁾。メーメル条約は主条約と三つの付属書から成り、領有権の委譲を定めた主条約、自治制の樹立に関する第一付属書、さらにメーメル地域の経済を支える港湾の国際的貿易港としての性格を維持し振興する目的で、第二及び第三付属書の中でそれぞれ港湾と国際通過運輸の諸条件について定められた。

メーメル河航行問題との関わりでとりわけ重要であったことは、ここで国際的な通過運輸の自由の保障が原則とされたことである。この観点から、リトアニアは、ヴェルサイユ条約第331条から第345条のうち、メーメル河に関する規定を遵守する義務を負った(第二付属書第1条)⁽¹⁶⁷⁾。また1921年に国際連盟主催の下、国際通過運輸の自由を定めた国際条約である、いわゆるバルセロナ協定⁽¹⁶⁸⁾をメーメル地域、港湾及びメーメル河航行へも適用することが義務付けられた(第三付属書第3条)。さらに、現況のリトアニアとポーランドのヴィルニユスをめぐる領土紛争に関しては、戦時における例外条件を定めたバルセロナ協定第7条の対象としないことを定めた(第三付属書第3条)。すなわち、ヴィルニユスをめぐる紛争を理由にメーメル河における通過運輸の自由を阻むことは認められないものとされた。これに従い、当時紛争を通じて停止されていたポーランド及びソ連邦といったメーメル河の上流からリトアニア領内を通過し下流のドイツ領内の停泊地を仕向け先として出荷される木材の国際通過流送がメーメル条約の発効をもって再開されると期待された。

9 ドイツ・リトアニア間船舶航行協定の発効

ジュネーブ国際連盟理事会会でデイヴィス調査委員会によるメーメル条約草案が主要連合国とリトアニアにより了承されてから12日後の1924年3月26日、リトアニア政府は1923年9月末にカウナスで調印されたドイツ・リトアニア間船舶航行協定を正式に承認し、同協定第12条に準じてこれをもって協定の批准とした⁽¹⁶⁹⁾。形式的には、1923年12月10日にドイツ公使オルスハウゼンによりリトアニア側に提出されたドイツ側の協定承認と批准確認書⁽¹⁷⁰⁾に対応する形で、首相兼外務大臣ガルヴァナウスカスはドイツ外務省側へリトアニアの協定承認と批准を書面で伝達した⁽¹⁷¹⁾。こうして本協定第12条に準じた形で、批准書となる両国外務省の協定承認に関する外交覚書の交換は完了し、両国運輸省間の行政協定として締結されたドイツ・リトアニア間船舶航行協定はここに発効の運びとなった。これを受けドイツ運輸大臣エーザーはその1週間後、ドイツ政府及び関係各省に機密文書で次のように通達した。

「第三国、とりわけポーランドとの来たる交渉に際してリトアニアに負担をかけぬよう、内陸水

(166) JACAR, B04013871900, 「メーメル」条約に関する暫定規定。

(167) JACAR, A03021581200, 御署名原本大正十四年条約第十号「メーメル」に関する条約。

(168) *LNTS*, vol. 7, 1922, pp.11-33, No. 171: Convention and Statute on Freedom of Transit, April 20, 1921.

(169) PA AA, Gesandtschaft Kowno, 130, Galvanauskas, 26.3.1924. 船舶航行協定 (=内陸水運協定)の批准に関するリトアニア首相兼外務大臣ガルヴァナウスカスの署名入り覚書の原本の複写を拙著に掲載。Shindo (2013), 前掲, 864頁。

(170) PA AA, Gesandtschaft Kowno 130, Deutsche diplomatische Vertretung für Litauen/Deutscher Gesandter, Olshausen, 10.12.1923.

(171) PA AA, Gesandtschaft Kowno, 130, Galvanauskas, 26.3.1924.

運協定⁽¹⁷²⁾は機密扱いとする」(ドイツ運輸大臣)⁽¹⁷³⁾。

だがドイツ側の期待とは裏腹に、ドイツ・リトアニア間船舶航行協定の発効にもかかわらず、メーメル河の木材流送に関する状況に大きな改善は見られなかった。1924年4月、船舶航行協定第10条に準じて、ドイツ運輸省は、協定の施行細則の取り決めに関するリトアニア側との交渉を東プロイセン州長官に命じた⁽¹⁷⁴⁾。これに際して、ケーニヒスベルクとティルジットの商工会議所は、ドイツ業者によって買い付けられたソ連産及びポーランド産木材のリトアニア領内通過運輸の許可ならびにドイツ業者がリトアニア領内で筏の引き受けをできるよう、リトアニアとの交渉の中で確定させるよう、東プロイセン州長官に要望した⁽¹⁷⁵⁾。パリでメーメル協定が主要連合国によって調印された2日後の1924年5月10日、東プロイセンのアイトクーネンで船舶航行協定の施行細則に関するドイツとリトアニア間の協議が開催された⁽¹⁷⁶⁾。東プロイセン州長官に随行して出席していたティルジットの製材業者ラーザー⁽¹⁷⁷⁾は、リトアニア運輸省のスカルディンスカスに対し、ポーランド・リトアニア間の暫定境界線における状況とポーランド産木材の通過受け入れの可能性を打診した。メーメル条約を通じ、通過交通の自由が保障されたこともドイツ側の期待を膨らませた。だがこれに対してリトアニア側は、ポーランドとは潜在的に戦争状態にあるため、ポーランドに占拠されているヴィルニウス地域に対する境界線を正規の国境と認めることはできず、税関を設置することもできない、境界線封鎖は当面解除されず、ポーランドからの筏の通過交通も認められないと主張した。またこの件に関する決定はリトアニア政府にあり、運輸省の判断の域を超えるものであるとし、このような理由から今年中のメーメル河の通過運輸が開放されることはありえないとの見方であった⁽¹⁷⁸⁾。

東プロイセン州長官側の報告を受け、ベルリンのドイツ外務省高官のヴァルロース⁽¹⁷⁹⁾は、ポーランドとリトアニア間の対立が続くことは、むしろドイツの対外政策方針にかなうものであり、メーメル河の通過交通という経済的利害とリトアニア・ポーランド間紛争という政治問題は相互に絡み合った複合問題であり、一方のみの解決を図ることは難しいことを示唆した⁽¹⁸⁰⁾。これを裏付けるように、在ドイツ・リトアニア公使ジドチカウスカスはベルリン駐在東プロイセン州長官代表部のフランケンバッハに対し、メーメル条約交渉に際し国際連盟側が通過交通の保障を強く要求し

(172) 内陸水運協定とは本稿でいう船舶航行協定を指す。

(173) 引用箇所原文: „Das Binnenschiffahrtsabkommen ist vertraulich, um Litauen in kommenden Verhandlungen mit dritten Ländern, vor allem Polen, nicht zu belasten“ BA, R5/407, RVM, 3.4.1924. GStA PK, XX. HA, Rep. 2II, Nr. 2093, Bl. 231, Vertraulich!, RVM, 3.4.1924.

(174) 同上。

(175) GStA PK, XX. HA, Rep. 2II, Nr. 2093, Bl. 240, IHK Königsberg an OPO, 6.5.1923. GStA PK, XX. HA, Rep. 2II, Nr. 2093, Bl. 241, IHK Tilsit, 6.5.1924.

(176) GStA PK, I. HA, Rep. 126, Niederschrift über die Besprechung vom 10.5.1924, betr. Ausführung des deutsch-litauischen Schiffahrtsabkommens.

(177) Eugen Laaser.

(178) GStA PK, I. HA, Rep. 126, Niederschrift über die Besprechung vom 10. Mai 1924, betr. Ausführung des deutsch-litauischen Schiffahrtsabkommens.

(179) Erich Wallroth (1876-1929).

(180) GStA PK, XX. HA, Rep. 2II, Nr. 2093, Bl. 252, Eigenhändig, Geheim!, OPV an OPO, 12.5.1924 sowie 13.5.1924.

たためでリトアニア代表はその条項をやむなく認める姿勢を示したが、しかし実際のところ、ポーランド産木材の通過流送の受け入れは現状では全く不可能である、とその内情を打ち明けた⁽¹⁸¹⁾。

1924年の夏に入ってもなお、メーメル河航行をめぐる事情に大きな変化は見られなかった。東プロイセン木材業側の主張に従えば、問題は単にポーランド産木材の通過運輸がリトアニア側から妨害されているにとどまらなかった。ドイツ・リトアニア船舶航行協定では、双務的な内国民待遇が取り決められたにもかかわらず、リトアニア側は木材流送に際し、自国領内での筏操業に自国業者を優先し、東プロイセンの業者は実質的に排除されていると東プロイセン側は訴えた⁽¹⁸²⁾。さらにドイツとリトアニア及びメーメル地域の境界線を形成するメーメル河の区間に対し、リトアニア側は一方的に7月より船舶航行と木材流送に関する新たな課金を導入したとの情報も現れた⁽¹⁸³⁾。これらの東プロイセン側の訴えを前に、だがドイツ側が成しえた対抗手段はごく限られたものであった。1923年6月1日に調印された第一次ドイツ・リトアニア間通商条約はその第16条⁽¹⁸⁴⁾で通過交通の保障を定めたが、本条約のリトアニア側の批准は遅れ、なお発効には至っていなかった。船舶航行協定に関しても、リトアニアを協定違反として国際的な第三機関に訴えることは当時の状況ではおよそ不可能であった。ドイツ運輸省はこれについて、以下のように示している：

「だがカウナス協定⁽¹⁸⁵⁾は機密であるため、ドイツは公の場に訴えることができない。」(ドイツ運輸省)⁽¹⁸⁶⁾。

このような状況の下、東プロイセンの木材業者らは来年もなお、ソ連やポーランドからの木材供給を流送ではなく、むしろ高額の費用を伴う鉄道輸送へ代替させざるをえなかった⁽¹⁸⁷⁾。また鉄道輸送では製材業者が求める品質の原木が確保できない事態が頻発しており、流筏の停止から4年以上が経過し、東プロイセン製材業者の経営はすでに限界に達していた。埒のあかない状況に憤るティルジット商工会議所は、ヴェルサイユ条約第342条の適用も視野に入れた⁽¹⁸⁸⁾。だがその実施には、メーメル河航行の国際委員会を通じた管理に沿岸国のポーランドを参加させることが前提となるため、第342条の適用についてドイツ運輸省、東プロイセン州長官、ケーニヒスベルク商工会議所らは反対の立場をとり、むしろ船舶航行協定に基づいて、地域的な結びつきを重視しつつ東プロイセンとリトアニア間で調整することをより好ましいものとした⁽¹⁸⁹⁾。むしろ東プロイセン経済

(181) GStA PK, I. HA, Rep. 203, Nr. 126, Frankenbach, 13.5.1924. BA, R5/407, Frankenbach an Ehardt, 26.5.1924. BA, R5/407, AA an RVM, 5.6.1924. Vgl. PA AA, Gesandtschaft Kowno, 122, AA an Deutsche Botschaft Moskau, Gesandtschaft Kowno, Gesandtschaft Warschau, Generalkonsul Memel, 5.6.1924.

(182) GStA PK, XX. HA, Rep. 2II, Nr. 2093, Bl. 287, Niederschrift über die Besprechung mit Vertretern der Handelskammer Tilsit vom 22.7.1924, OPO, 24.7.1924.

(183) GStA PK, XX. HA, Rep. 2II, Nr. 2093, Bl. 316, Gutachten der Wasserbaudirektion in Königsberg, 19.8.1924.

(184) *RGBI.* 1924 II, S. 205.

(185) カウナス協定とは、内陸水運協定＝船舶航行協定を指す。

(186) 引用箇所原文: „Da aber das Kauener Abkommen geheim ist, kann Deutschland seine öffentliche Berücksichtigung nicht verlangen“, GStA PK, XX. HA, Rep. 2II, Nr. 2093, Bl. 314, RVM an OPO, 22.8.1924.

(187) GStA PK, I. HA, Rep. 203, Nr. 126, OPO (Herbst) an OPV, 11. Mai 1924.

(188) GStA PK, XX. HA, Rep. 2II, Nr. 2093, Bl. 303, IHK Tilsit an OPO, 22.7.1924.

(189) GStA PK, XX. HA, Rep. 2II, Nr. 2093, Bl. 316, Gutachten der Wasserbaudirektion in Königsberg, 19.8.1924. GStA PK, I. HA, Rep. 120, CXIII, 6b 56, Bd. 3, RVM an AA, PreußHM sowie OPV, 10.10.1924.

界は、ドイツ政府がリトアニア側に対してより強い態度を示す必要があると考え、カウナスのドイツ公使を通じてリトアニア政府へ抗議を申し入れるよう望んだ⁽¹⁹⁰⁾。これに対してドイツ運輸省は、隣接地域間の担当官庁が直接交渉すると定めた船舶航行協定第10条に基づき、さしあたりは外交レベルの交渉ではなく、むしろ東プロイセン州長官が代表してリトアニア運輸省と問題の解決へ向け協議すべきであるとの立場をとった⁽¹⁹¹⁾。1924年9月11日、ドイツ外務省の指示に従いつつドイツ運輸省は、東プロイセン州長官にリトアニアへ協定の遵守を促すよう命じた⁽¹⁹²⁾。

他方、1924年5月に主要連合国側とリトアニア間に調印されたメーメル条約は、1924年7月30日にリトアニア議会の承認をもって批准が成立し、同年9月にリトアニア国内とメーメル地域内の官報での公示、続く9月27日にリトアニア政府は批准書を国際連盟へ提出し、10月3日には国際連盟事務局に正式登録された⁽¹⁹³⁾。これをもってメーメル条約は、同条約第18条及びその暫定規定に従って⁽¹⁹⁴⁾、イギリス、フランス、イタリア、日本の批准に先駆けて、リトアニアとメーメル地域において先行して発効されるものとなった。

こうしてメーメル河通過運輸の自由に関する規定を含むメーメル条約とその三付属書が発効したことは、メーメル河航行問題をめぐるドイツ側の立場を有利なものとした。これを受け、東プロイセン州長官はこれまで控えてきた船舶航行協定の施行をめぐるリトアニア側に対する抗議申し入れによろやく踏み切ることにした。1924年10月10日、東プロイセン州副長官ヘルプストは、リトアニア運輸省に対し、船舶航行協定で定められた内国民待遇の遵守、リトアニア・ポーランド間暫定境界線を越えて流送されるソ連産及びポーランド産木材のリトアニア領内の通過運輸の保障などを求めた⁽¹⁹⁵⁾。とはいえ、これまでのリトアニア側の態度から、即座には多くの改善が望めないことが予想された。来年度の流送シーズンに必要となる原木の買い付けや筏操業の仕込みが、本来ならばこの時期には終了していなければならないことから焦りを隠せない東プロイセン経済界は、ドイツ、ソビエト及びイギリスが協調して外交手段を用いてリトアニア政府に対し抗議を行い、メーメル河航行の開放を促すよう、ドイツ外務省に対し強く要望した⁽¹⁹⁶⁾。さらに東プロイセン州長官は、ドイツ運輸省ならびにプロイセン内務省の賛同の下、本件をドイツ・ソビエト間の通商条約交

(190) BA, R5/407, OPO an RVM, 29.7.1924. GStA PK, XX. HA, Rep. 2II, Nr. 2093, Bl. 287, Niederschrift über die Besprechung mit Vertretern der Handelskammer Tilsit vom 22.7.1924, OPO, 24.7.1924.

(191) BA, R5/407, RVM an OPO, 22.8.1924.

(192) BA, R5/407, AA an RVM, 2.9.1924. GStA PK, XX. HA, Rep. 2II, Nr. 2093, Bl. 328, RVM an OPO, 11.9.1924.

(193) *Die Tätigkeit des Völkerbunds*, Bd. IV (1924), Nr. 10, S. 259. メーメル条約の主要連合国四か国全ての批准が終了したのは1925年8月25日であった。Rogge, 前掲, 249頁。

(194) JACAR, A03021581200, 御署名原本大正十四年条約第十号「メーメル」に関する条約。JACAR, B04013871900, 「メーメル」条約に関する暫定規定。

(195) GStA PK, XX. HA, Rep. 2II, Nr. 2093, Bl. 340, sowie BA, R5/407, OPO (Herbst) an das litauische Verkehrsministerium, 10.10.1924.

(196) GStA PK, XX. HA, Rep. 2093, Bl. 334, sowie BA, R5/407, OPO (Herbst) an RVM, AA, RWiM, PreußBHM, PreußMdl, OPV, 10.10.1924. GStA PK, I. HA, Rep. 120, CXIII, 6b 56, Bd. 3, RVM an AA, PreußBHM, RJM, OPV, 4.11.1924. GStA PK, I. HA, Rep. 120, CXIII, 6b 56, Bd. 3, PreußMdl an PreußBHM, 26.11.1924.

渉の議題とすることをドイツ外務省へ願い出た⁽¹⁹⁷⁾。

おわりに

主要連合国とリトアニア間で締結されたメーメル条約と三付属書の発効以後、メーメル河航行に関しては、同条約第三付属書第3条で定められたバルセロナ条約⁽¹⁹⁸⁾の適用規定に基づき、通過運輸の自由と平等が国際法的に保障されることとなった。また同条約第二付属書ではメーメル港を国際港とみなし、同様にバルセロナ協定の適用と通過運輸の保障を定めた。これを受け、航行及び流筏における双務的内国民待遇を定めたドイツ・リトアニア間船舶航行協定を、今後も両国間で機密扱いとする意義は多に低下した。1923年9月の船舶航行協定の調印当時、ドイツとリトアニアは、ポーランド及び連合国との交渉に際し、リトアニアの立場を不利にしないようにとの配慮から、本協定の公表をさしあたり控えることに合意した。またポーランドが将来的に二国間の通商条約の枠組みで保障される最恵国待遇に基づき、ドイツ・リトアニア間に定められた内国民待遇の権利を享受するような事態となることを避けるために、二国間の条約ではなく、両国運輸省間の行政協定として締結された。またヴェルサイユ条約との関係で見れば、ドイツとリトアニアの両国領土内に限定したメーメル河の区間において、ドイツ・リトアニアの二国間で航行管理を行うこと自体は、むしろヴェルサイユ条約第331条の国際河川の条項に抵触するものではなかった。だが同条約第342条に定められた、必要な場合には国際委員会に河川交通の管理を委ねるとする連合国側の理念に対立するものであった。このような事情もまた、当時の国際情勢に鑑み、ドイツとリトアニアが協定締結の公表を思いとどまった背景の一つにあった。これらの憂慮に基づいて、船舶航行協定はその調印当時、さしあたり機密扱いとされたが、メーメル条約とその三付属書の発効をもって、ポーランドを含む全ての諸国に国際法的にはメーメル河の通過運輸が保障されたことを通じ(とはいえ実際には通過運輸の再開は達成されなかったが)、とりあえず本協定を秘匿する必要性は低下した。

ドイツ・リトアニア間船舶航行協定第12条は本協定の有効期間を1924年12月31日までと定め、以後は協定国の一方が期間満了日の6か月前までに破棄通告を行わない限り、協定はそのまま継続されるとされた⁽¹⁹⁹⁾。メーメル条約の発効以後、なお1926年5月末の段階で、船舶航行協定が両国の機密事項として扱われていたことは、ドイツ外務省で行われたドイツ側担当官の会議議事録で確認できる。その中で、ドイツ運輸省のエプハルトは、来たるリトアニアとの協議で「船舶航行協定を今後も機密事項として扱い続ける必要があるかどうかリトアニア側の意向を尋ねる必要がある」と発言している⁽²⁰⁰⁾。ドイツ運輸省ならびに東プロイセン州長官側は、メーメル河航行の諸問

(197) GStA PK, XX. HA, Rep. 2093, Bl. 334, sowie BA, R5/407, OPO (Herbst) an RVM, AA, RWiM, PreußHM, PreußMdl, OPV, 10.10.1924.

(198) *LNTS*, vol. 7, 1922, pp.11-33, No. 171: Convention and Statute on Freedom of Transit, April 20, 1921.

(199) *Lietuvos sutartys su svetimomis valstybėmis (Recueil des Traités, conclus par la Lithuanie avec les Pays Étrangers)*, T. I, Nr. 39, 前掲, 233-241頁。

(200) GStA PK, I. HA, Rep. 120, CXIII, 6b 56, Bd. 5, Niederschrift über die Besprechung vom 31. Mai 1926 betreffend die deutsch-litauischen Wirtschaftsverhandlungen.

題を隣接地域間の地方行政レベルで直接交渉できる枠組みとして船舶航行協定を高く評価し、今後とも協定を存続させることを望んだ。だがこれに対してベルリン駐在リトアニア公使ジドチカウスカスは1926年7月にドイツ外務大臣シュトレゼマン⁽²⁰¹⁾に宛て、船舶航行協定を1927年12月31日付で破棄するよう通告した⁽²⁰²⁾。これを受け、ドイツ運輸省は、船舶航行協定で定められた内国民待遇の規定を、ドイツとリトアニア間で今後締結が予定される通商航海条約(=第二次通商条約)の条項へ移し代えることを提案し、両国の合意が得られた。これを機に、第一次通商条約第30条では内陸水運に関し、単に最恵国待遇が定められていたのに対し⁽²⁰³⁾、1928年10月30日にベルリンで調印された第二次ドイツ・リトアニア間通商条約では、内陸水運問題を扱った同条約第25条において内国民待遇が保障されることとなった⁽²⁰⁴⁾。また両国運輸省間の行政協定であった船舶航行協定では、その領域的な適用範囲をリトアニア全域と東プロイセン州内の内陸水運に限定していた(船舶航行協定第1条)。これに対して、第二次通商条約では二国間の条約として、内国民待遇の適用範囲をリトアニアとドイツ全域へ拡大した(第二次通商条約第25条)。

リトアニア側の申請を受け1927年12月31日付で破棄されることとなった船舶航行協定は、その後ドイツ運輸省の延長申請を通じ1928年7月15日まで暫定的に維持されたのち協定は最終的に破棄された⁽²⁰⁵⁾。協定解消から2年近くが経過した1930年、リトアニア外務省は諸外国との間に締結された諸条約を収録した条約編纂集にドイツ・リトアニア間船舶航行協定を初出掲載した。ここでは1923年9月28日にカウナスで両国全権により実際に調印された日付ではなく、むしろ両国外務省が1924年3月の批准書交換に際し調印日を事後的に設定した1923年12月10日が船舶航行協定の正式調印日として記載されている⁽²⁰⁶⁾。

ドイツ、とりわけ東プロイセン経済界の悲願であったメーメル河のソ連やポーランドからの原木の流送は、もはや1920年代中に再開されることはなかった。第一次大戦後の混乱期に始まったリトアニアとポーランド間の対立は、主要連合、国際連盟、またドイツ、ソ連といった周辺国の度重なる仲介の努力にもかかわらず、その後も1920年代から30年代を通じ膠着状態が続いた。リトアニアとポーランド間のヴィルニユスをめぐる領土紛争を通じ閉鎖されたメーメル河の国際通過運輸は、ドイツ・リトアニア船舶航行協定の締結にもかかわらず再建には至らなかった。ティルジツト商工会議所ならびにドイツ運輸省は1920年代後半になっても効果的な外交手段を行使しようとし、ドイツ外務省の政策的躊躇を、東プロイセン木材業の完全な死滅を導くようなものとして鋭く批判した⁽²⁰⁷⁾。リトアニアとポーランド間の鉄道及び河川の通過運輸をめぐる問題は、1920年代

(201) Gustav Stresemann (1878-1929).

(202) GStA PK, I. HA, Rep. 120, CXIII, 6b 56, Bd. 4, Die litauische Gesandtschaft (Sidzikauskas) an Reichsminister des Auswärtigen (Stresemann), 10.7.1926.

(203) *RGBI*. 1924, II, S. 205.

(204) *RGBI*. 1928, II, S. 104.

(205) PA AA, Gesandtschaft Kowno, 130, die Reichswasserstraßenverwaltung (Wasserbaudirektor Hentschel), 3.7.1928.

(206) *Lietuvos sutartys su svetimomis valstybėmis (Recueil des Traités, conclus par la Lithuanie avec les Pays Étrangers)*, T. I, Nr. 39, 前掲, 233-241頁。

(207) BA R5/1382, IHK Tilsit, 25. 6. 1927. BA R5/1382, RVM an AA, 19.9.1927.

末から30年代初めにかけて、国際連盟理事会の場からハーグ常設国際司法裁判所へ移されたが、ここでもリトアニア側は、暫定境界線を閉鎖することはポーランドによるヴィルニユス占拠という侵略行為に対する正当防衛であると主張し、通過交通の閉鎖を堅持した⁽²⁰⁸⁾。これに際しドイツ外務省は、窮地にある東プロイセン経済の求める河川及び鉄道通過運輸の開放ではなく、むしろポーランドに対抗するリトアニアの政治的立場を支持し、結果的に通過交通の遮断を容認した⁽²⁰⁹⁾。これに対し、ケーニヒスベルク商工会議所は、東プロイセン経済の犠牲をも厭わないドイツ政府の対外政策方針を強く批判した⁽²¹⁰⁾。

リトアニアとポーランド間の対立に変化の兆しが見えたのは、すでにナチス・ドイツの台頭と再軍備を通じ、ヴェルサイユ体制の崩壊が現実のものとなった1930年代末期のことであった。1938年3月末、国際的緊張を背景に強気に出たポーランド政府による最後通牒に屈する形で、リトアニアはポーランドとの外交関係の修復に応じた⁽²¹¹⁾。同年5月14日には、カウナスでリトアニア・ポーランド間船舶航行及び流筏に関する協定が調印され⁽²¹²⁾、メメル河の通過交通の自由が合意された(第2条)⁽²¹³⁾。だがこの協定はもはや実質的な意味を持たなかった。その翌年の1939年3月にはメメル地域はドイツに再編入され⁽²¹⁴⁾、続く9月にはポーランドはドイツとソビエトによる侵攻を受け第二次世界大戦が勃発し、その後リトアニアもまた独ソ双方の占領を受けるものとなった。

(しんどう・りかこ 法政大学経済学部教授)

(208) Extraits des procès-verbaux de la soixante-deuxième Session du Conseil de la Société des Nations, I, septième séance (publique, puis privée), 23.1.1931, in: *Cour Permanente de Justice internationale, Série C, Plaidoiries, exposés oraux et documents, XXII^{me} Session 1931, N° 54, Trafic ferroviaire entre la Lithuanie et la Pologne, Avis consultatif du 15 octobre 1931*, Leiden 1932, pp.120-128 (p.125).

(209) GStA PK, I. HA, Rep. 120, CXVII, 2, 47b, AA, RVM, 31.10.1931. GStA PK, I. HA, Rep. 120, CXVII, 2, 47b, RVM an AA, 1.4.1929.

(210) GStA PK, I. HA, Rep. 120, CXIII, 6b 56, Bd. 7, IHK Königsberg an OPO, 12.11.1929.

(211) Isabel Röska-Rydel, *Polnisch-litauische Beziehungen zwischen 1918 und 1939*, in: *Jahrbuch für Geschichte Osteuropas* N. F. 35/1987, Heft 4, S. 556-581 (S. 576f).

(212) JACAR, B04013744300, 在ラトヴィア特命全権公使佐久間信から外務大臣廣田弘毅へ, 昭和13年5月20日。

(213) JACAR, B04013744300, *Amtsblatt des Memelgebietes*, 1938, Nr. 65, S. 523: Konvention zwischen der Republik Litauen und der Republik Polen über Schiffahrt und Flößerei.

(214) *RGBl.* 1939 II, S. 608.