

オーストリア・レヴァント貿易とギリシア独立戦争

——メッテルニヒ外交の経済構造——

武 田 元 有

はじめに

一般に 19 世紀前半＝「メッテルニヒ時代」のオーストリアは、政治的には「ドイツ連邦」*Deutscher Bund* の議長国、ウィーン体制の中枢として機能し、自由主義・民族主義の抑圧において主導的役割を果たしたが、経済的にはむしろプロイセンがライン産業革命、ドイツ「関税同盟」*Zollverein* (1834 年) を先導するなか、依然として封建的・前期的生産構造を温存していた。こうしたオーストリアの政治的反動性・経済的後進性が、1848 年の三月革命を招来するとともに、ドイツ統一問題におけるプロイセンの優位を招いたとされる。⁽⁹¹⁾ オーストリア史上 19 世紀を、このように覇権国家から二流国家へと転落する衰退過程として位置付ける見方は、先行する近世においては、オーストリアが「神聖ローマ帝国」の盟主として、フランスとともにヨーロッパ国際政治の一翼を担っていたことを評価する意識に由来していると思われる。⁽⁹²⁾ これに対して小稿は、オーストリアがむしろ多民族国家「ハプスブルク帝国」の宗主として君臨し、近世を通じてオスマン帝国との国境地帯に広大な支配領域を獲得する一方、18 世紀以降はロシアとともに「東方問題」*Orientalische Frage/ Eastern Question* を牽引してきた事実に着目しつつ、東方世界との外交・経済関係においてメッテルニヒ時代を再考したいと思う。⁽⁹³⁾ 以下、研究動向を整理しながら、課題の設定理由を示そう。

まず政治・外交史研究であるが、メッテルニヒ外交の焦点として、地理的には専らドイツ覇権問題＝プロイセンとの抗争、イタリア領有問題＝フランスとの対立に関心を集中し、時期的には 1820 年代前半の「会議体制」*Congress System* にその「頂点」*Zenith* (シュレーダー) を求める傾向がある。⁽⁹⁴⁾ これに対して 1820 - 30 年代のヨーロッパ国際政治においては、イベリア半島状勢・南米独立問題とともに、オスマン帝国領内の民族運動 (ギリシア・エジプト独立戦争) が懸案となったが、オーストリアは「東方世界に利害関係をもたず」、「東方問題に不慣れ」なために消極的・受動的な対応しかできず、むしろ南下政策・東洋貿易の利害関係をもつ英露両国、なかでもイギリスが枢要な役割を果たし (「会議外交」*Conference Diplomacy*)、国際政治の基軸もウィーンからロンドンへと移行するとされている。⁽⁹⁵⁾ だがオーストリアは、列国のなかで最も長い対土国境＝「軍事国境線」*Miritärgrenze* (クロアチア・スラヴォニア) を有し、したがって西欧諸国に先行する長いオスマン外交の実績をもっているのであって、最近の外交研究によれば 1820 - 30 年代の東方問題においても紛争回避のために積極的・能動的に対応したことが指摘されている。⁽⁹⁶⁾ このように見てくる場合、メッテルニヒ外交の特質を評価するには、その動きを単にヨーロッパ状勢の枠組において把握するのみならず、東方問題の展開のなかに位置付けてゆくことが必要であろう。

また従来の政治・外交史研究は、メッテルニヒ外交の行動原理・政策方針を説明する手段として、国際的には勢力均衡の維持＝フランス包囲体制の形成、国内的にはハプスブルク多民族帝国の維持＝自由主義・民族主義の抑制を強調する。だがヨーロッパ国際政治の動因を理解するには、近世外交に典型的な宗派・家門・領土利害に代わる19世紀段階に固有な政策原理として、フランス革命に伴う自由主義・民族主義の高揚、ウィーン体制によるその抑圧という対抗軸だけでなく、イギリス産業革命に伴う資本主義世界経済の生成、その側圧をめぐる各国の政策対応という力学を無視することはできないと思われる。⁽⁷⁾ ウィーン体制期の東方問題を検討する際にも、オスマン帝国領土をめぐる各国資本主義経済の市場利害に留意することは不可欠であって、現にイギリスのトルコ保全政策についてはインド通商利害が、ロシア南下政策についてはオデッサ穀物輸出が、外交戦略の背景として指摘されている。⁽⁸⁾ メッテルニヒの東方外交についても、その経済過程として、トリエステ経由のアドリア海貿易、あるいはドナウ河経由の黒海貿易に留意することが有効であろう。

こうした観点から経済・通商史の研究動向を見ると、三月前期オーストリア経済構造の特質として、段階的・類型的には1848年の市民革命＝「三月革命」を控えて封建的土地制度＝マグナーテン経営と前期的生産様式が優位を占めたこと、対外的には、ドイツ連邦内ではプロイセンの、世界市場においてはイギリスの圧倒的な生産力水準に直面したため、基本的に農業国家として国際経済に連結したことが指摘されている。⁽⁹⁾ だが近年の事例研究・数量分析によれば、三月前期においても一定の技術移転・経済成長が認められるほか、貿易活動の方向としては、旧来の北方・中欧方面との内陸通商のみならず、新たな南方・バルカン方面との海上・河川通商が生成していたことが指摘されている。⁽¹⁰⁾ このように見てくる場合、三月前期のオーストリア産業・貿易構造を把握するには、単に封建的農業構造に立脚したヨーロッパ貿易のみならず、萌芽的とはいえ近代的産業構造に対応したレヴァント貿易に注目することが必要と思われる。

全体として三月前期オーストリア外交政策に関する従来の研究は、地理的にはドイツ・イタリア問題に専心する故に東方問題の視点を軽視し、方法的には政治体制の論理を重視する故に貿易関係の観点を捨象し、この結果オーストリア東方政策とレヴァント貿易の相互関係を問う意識が希薄になっていたと言えよう。以上の問題関心から、今回は皇帝フランツ一世 Franz I (在位 1804 - 35 年) の治世中盤、国際政治史上はギリシア独立戦争時代に該当する 1820 年代を取り上げ、〔I〕19 世紀前半のオーストリア・レヴァント貿易を概観した後、〔II〕権力構造の再編を踏まえつつ、〔III〕政策展開として、通商・外交政策、及び両者が結節する通商条約について、順次検討したい。

註

- (01) メッテルニヒに関しては、自由主義・民族主義の成長を抑圧した張本人として否定的・消極的に評価する 19 世紀の見解と、勢力均衡・平和外交の維持に貢献した立役者として肯定的・積極的に評価する 20 世紀の立場が対立している。R. A. Kann, "Metternich: A Re-appraisal of his Impact on International Relations", *Journal of Modern History*, Vol. 32, 1960; P. W. Schroeder, "Metternich Studies since 1945", *Journal of Modern History*, Vol. 33, 1961; E. F. Kraehe, *Metternich Controversy*, New York, 1971; A. Sked, *Metternich and Austria: An Evaluation*, Palgrave, 2008; 巢山靖司「メッテルニヒ・『ウィーン体制』における『正統性と勢力均衡』」名古屋大学『法政論集』第 110 号 1986 年、廣實源太郎「メッテルニヒと体制」『流通科学大学論集』〔人文・自然編〕第 2 巻 1990 年。
- (02) ヨーロッパ国際政治におけるオーストリア外交の位置に関しては、B. Jelavich, *The Habsburg Empire in European Affairs 1814- 1918*, Chicago, 1969; F. R. Bridge, "Österreich (-Ungarn) unter den Großmächten", A. Wandruszka (Hg.), *Die Habsburgermonarchie im System der internationalen Beziehungen*, 2Bde., Wien, 1989 [A. Wandruszka/ P. Urbanitsch (Hg.), *Die Habsburgermonarchie 1848- 1918*, Bd. 6] Teilband 1; idem, *The Habsburg Monarchy among the Great Powers, 1815- 1918*, Oxford, 1991; P. W. Schroeder, *The Transformation of European Politics 1763- 1848*, Oxford, 1994.

- (03) オーストリア東方外交に関する古典として、A. Beer, *Die orientalische Politik Österreichs seit 1774*, Prag, 1883; E. Molden, *Die Orientpolitik des Fürsten Metternich, 1829- 1833*, Wien, 1913. 本邦では、稲野 強「ハプスブルク帝国とオスマン帝国」歴史学研究会編『講座・世界史』(2)東大出版会 1995年、河野 淳『ハプスブルクとオスマン帝国——歴史を変えた「政治」の発明——』講談社 2010年。また近年、モルダヴィア・ワラキアをめぐる国際関係の研究が進んでいるが、オーストリアの位置に関する分析は弱い。志田恭子『ロシア帝国の膨張と統合 —— ポスト・ビザンツ空間としてのベッサラビア ——』北大出版会 2009年、篠 秋津『三つの世界の狭間で —— 西欧・ロシア・オスマンとワラキア・モルドヴァ問題 ——』名大出版会 2013年。
- (04) H. A. Kissinger, *A World Restored: Metternich, Castlereagh and the Problems of Peace, 1812- 22*, Cambridge, Mass., 1957 (伊藤幸雄訳『回復された世界平和』原書房 1976年；同書については、林健太郎「メッテルニヒとキッシンジャー」『文藝春秋』第50巻 1972年)；P. W. Schroeder, *Metternich's Diplomacy at its Zenith, 1820- 1823: Austria and the Congresses of Troppau, Laibach, and Verona*, Austin, 1962; idem, "Die Habsburger Monarchie und das europäische System in 19. Jahrhundert", A. M. Birke/ G. Heydemann (Hg.), *Die Herausforderung des europäischen Staatensystems: Nationale Ideologie und staatliches Interesse zwischen Restauration und Imperialismus*, Göttingen/ Zürich, 1989; F. R. Bridge, "Alliance Diplomacy in the Peacetime: The Failure of the Congress 'System', 1815- 1823", A. Sked (ed.), *Europe's Balance of Power 1815- 1848*, London, 1979.
- (05) 矢田俊隆『ハプスブルク帝国史研究——中欧多民族国家の解体過程——』岩波書店 1977年、87- 90頁。翻訳概説の多くもこうした評価を踏襲している。A・J・P・テイラー(倉田稔訳)『ハプスブルク帝国 1809 - 1918 —— オーストリア帝国とオーストリア=ハンガリーの歴史——』筑摩書房 1987年、45 - 47頁、G・シュタットミュラー(丹後杏一訳・矢田俊隆解題)『ハプスブルク帝国史——中世から1918年まで——』刀水書房 1989年、124 - 126頁、A・スケッド(鈴木淑美・別宮貞徳訳)『図説ハプスブルク帝国衰亡史——千年王国の光と影——』原書房 1996年、14 - 17頁、R・オーキー(三方・山之内・秋山訳)『ハプスブルク君主国 1765 - 1918 ——マリア=テレジアから第一次世界大戦まで——』NTT出版 2010年、96 - 98頁。
- イギリス外交史の領域では、君塚直隆『パクス・ブリタニカのイギリス外交——パーマストンと会議外交の時代——』有斐閣 2006年、が膨大なイギリス外交文書(パーマストン自身の発言)を根拠として、パーマストンの「軍事力を背景」とした「粘り強い」外交を評価する一方、メッテルニヒの「見識の限界」・「不慣れ」を指摘している。同書、110 - 112頁、同『近代ヨーロッパ国際政治史』有斐閣 2010年、225 - 226、233 - 235頁。
- (06) 最近オーストリア、なかでもメッテルニヒ時代の東方外交を再考する研究が発表されている。B. M. Buchmann, *Österreich und das osmanische Reich: Eine bilaterale Geschichte*, Wien, 1999; M. Sedivy, *Metternich, the Great Powers and the Eastern Question*, Pilsen, 2013; H. Tuncer, *Das osmanische Reich und Metternichs Politik*, Berlin, 2014.
- (07) 渡邊啓貴編『ヨーロッパ国際関係史 —— 繁栄と凋落、そして再生 ——』有斐閣 2002年、47 - 49頁。経済史の領域に相当する世界システム論も、世界市場への「組込」の指標として、貿易関係・国家機構の再編とともに、国際関係＝「インターステイト・システム」Interstate Systemの変化を指摘している。I・ウォーラーstein(川北稔訳)『近代世界システム 1730 - 1840s——大西洋革命の時代——』名大出版会 1997年。
- (08) H. L. Hoskins, *British Routes to India*, London, 1928; F. E. Bailey, *British Policy and the Turkish Reform Movement: A Study in Anglo- Turkish Relations 1826- 1853*, New York, 1942; M. L. Harvey, "The Development of Russian Commerce on the Black Sea and Its Significance", Ph. D. dissertation, University of California, 1938; P. Herlihy, "Russian Grain and Mediterranean Markets, 1774- 1861", Ph. D. dissertation, University of Delaware, 1966.
- (09) 三月前期における工場制度の性格に関しては、佐藤勝則「オーストリア・ハンガリー産業革命把握の基礎視角」『東欧史研究』第2号 1979年、37 - 38頁。三月前期の貿易構造については、御園生眞「三月前期ハプスブルク(オーストリア・ハンガリー)帝国の貿易構造 1831 - 1847年」北海道大学『経済学研究』第33号 1983年。
- (10) 御園生眞「19世紀前半のパーメン(チェコ)におけるイギリス人機械工の来住と機械工業の生成—— E・トマスの事例を中心として——」獨協大学『経済学研究』第48号 1987年、同「19世紀前半のハプスブルク帝国における工業化と地域——綿工業を中心として——」『社会経済史学』第64巻第1号 1998年。海運活動に関しては、佐々木洋子『ハプスブルク帝国の鉄道と汽船 ——19世紀の鉄道建設と河川・海運航行 ——』刀水書房 2013年。

〔I〕「三月前期」オーストリアのレヴァント貿易・海運活動

はじめにオスマン帝国との経済関係を、商品貿易・海運活動の両面から確認しよう。

(1) レヴァント貿易の動態・構造

① 趨勢

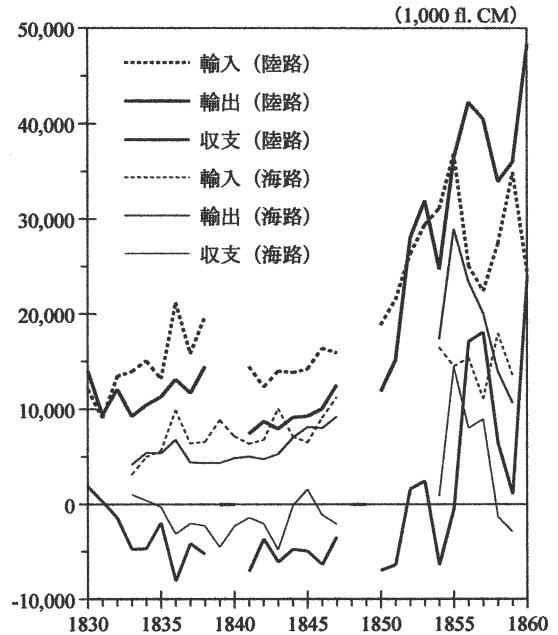
オーストリア外国貿易はその流通経路によって陸上貿易・海上貿易に二分されるが、隣国のオスマン帝国とは陸路・海路とも接続可能であり、前者はドナウ河経由の河川貿易として、後者はアドリア海経由の海上貿易として展開される。⁽⁹⁾ その趨勢を見れば(図01)、まずドナウ河を経由する陸路貿易の場合、1830年代には輸入は1,000 - 2,000万グルデン、輸出は1,000 - 1,500万グルデンの範囲で上昇傾向にあり、1830年代末のエジプト事変によって半減するものの、続く1840年代を通じて再び上昇傾向に入る。またアドリア海を経由する海路貿易の場合、東方問題に伴う海賊行為・海上封鎖の影響を受けやすく、1830年代の取引水準は輸入・輸出とも陸路貿易の半分であったが、1840年代に入ると、輸入は500 - 1,500万グルデン水準の漸増にとどまったものの、輸出は急増し、貿易収支は出超へと転換した。全体として、陸路・海路貿易とも入超傾向を維持・拡大しているが、なかでも陸上貿易は入超傾向が顕著であり、輸入貿易の動脈として機能したと言える。これに対して海上貿易は輸出の伸びが著しく、製品販路として成長する可能性を秘めていたと言えよう。その反面、取引関係が東方問題の影響を受けて激しく変動していることも事実であり、オーストリアがトルコ向け輸出を拡大してゆくには、何よりも東方状況の安定が課題であったことがうかがえる。

② 品目編成

以下、対トルコ貿易の品目構成について、陸路・海路経路に峻別しながら考察しよう。

まず陸上貿易の場合、当座判明する1840年代前半の数値によれば(表01)、輸入では農業関連の一次産品が80%の圧倒的な比重を占める。なかでも食用家畜が単独で全体の40 - 50%を占め、穀物は5%未満にとどまった。また工業原料では畜産部門の皮革が25%前後、羊毛が8%を占める一方、鉱物資源・木材資源はわずかである。他に非国産品として綿花が2%近く、上記の羊毛と合わせれば、繊維原料が全体の10%に達する。⁽¹⁰⁾ 他方、工業製品は、なめし皮が5%前後を占める以

図01 対トルコ貿易：1830 - 60年



※ 1833 - 40年の海上貿易はトリエステのみ。
 典拠) 陸上貿易：G. Otruba, *Der Außenhandel Österreichs unter besonderer Berücksichtigung Niederösterreichs nach der älteren amtlichen Handelsstatistik, 1789- 1839*, Wien, 1950, S. 22; S. Becher, *Statistische Uebersicht des Handels der österreichischen Monarchie mit dem Auslande während der Jahre 1829 bis 1838*, Stuttgart, 1841, S. 293, 298; J. Hain, *Handbuch der Statistik des österreichischen Kaiserstaates*, 2Bde., Wien, 1852- 53, Bd. 2, S. 519- 522, 525. 海上貿易：Darstellung der österreichischen Monarchie in statistischen Tafeln, Wien, 1829; Gt. Britain, *Parliamentary Papers*, 1839, Vol. XVI- 421 (165), p. 126; S. Becher, *a. a. O.*, Bd. 2, S. 228; *Tafeln zur Statistik der österreichischen Monarchie*, Jg. 12, Wien, 1839; *Tafeln zur Statistik*, "Schiffahrt und Seehandel", für die Jahre 1842, 1843, 1843, 1845- 46, 1849- 51.

表 01 対トルコ貿易 (陸上貿易) : 品目内訳 1843・44年

(1,000 fl. CM)

輸 入			輸 出		
	1843	1844		1843	1844
1. 一次産品	12,743.2 (91.1)	13,088.1 (94.4)	1. 一次産品	1,564.4 (19.7)	1,809.7 (19.8)
a. 鉱石・木材	919.6 (6.6)	692.0 (5.0)	a. 鉱石・木材	454.5 (5.7)	540.8 (5.9)
銀	245.9 (1.8)	170.5 (1.2)	鉄	104.8 (1.3)	90.7 (1.0)
金	343.8 (2.5)	137.4 (1.0)	金	224.3 (2.8)	294.3 (3.2)
建材・薪	131.0 (0.9)	175.0 (1.3)	建材・薪	61.9 (0.7)	76.2 (0.8)
b. 農産物	550.1 (3.9)	978.1 (7.1)	b. 農作物	447.0 (5.6)	512.3 (5.6)
穀物	168.8 (1.2)	487.1 (3.5)	穀粉	185.1 (2.3)	233.9 (2.6)
果物	86.9 (0.6)	135.1 (1.0)	ワイン	184.1 (2.3)	149.0 (1.6)
c. 畜産・水産	10,982.6 (78.6)	10,775.3 (79.4)	c. 畜産・水産	662.8 (8.4)	627.1 (6.8)
毛皮・獣皮	3,170.6 (22.7)	3,614.5 (26.1)	チーズ	114.3 (1.4)	120.8 (1.3)
羊毛	1,048.4 (7.5)	1,107.0 (8.0)	食用家畜	257.9 (3.3)	128.8 (1.4)
獣脂	336.7 (2.4)	416.8 (3.0)	2. 工業製品	5,993.9 (75.7)	7,095.3 (77.8)
食用家畜	6,176.2 (44.2)	5,427.4 (39.2)	ガラス	432.6 (5.5)	530.1 (5.8)
馬	222.8 (1.6)	175.8 (1.3)	銅・真鍮品	217.5 (2.8)	269.8 (3.0)
2. 工業製品	876.3 (6.2)	827.4 (5.9)	鉄製品	359.0 (4.5)	441.9 (4.8)
糸	4.5 (0.0)	5.8 (0.0)	靴	155.9 (2.0)	161.5 (1.8)
灰汁	62.8 (0.4)	79.5 (0.6)	綿織物	326.8 (4.1)	389.8 (4.3)
なめし皮	808.8 (5.8)	742.0 (5.4)	毛織物	2,193.4 (27.7)	2,438.9 (26.7)
3. 非国産品	312.8 (2.2)	228.7 (1.6)	絹織物	200.2 (2.5)	270.6 (3.0)
綿花	244.3 (1.7)	213.4 (1.5)	亜麻布	373.2 (4.7)	498.4 (5.5)
米	49.2 (0.4)	13.1 (0.1)	帽子	375.3 (4.7)	364.1 (4.0)
薬品・染料	19.2 (0.1)	2.1 (0.0)	3. 非国産品	23.9 (0.0)	25.1 (0.2)
合 計	13,986.9 (100)	13,862.1 (100)	合 計	7,917.7 (100)	9,138.9 (100)

典拠) E. Schwarzer, *Österreichs Land- und Seehandel mit Hinblick auf Industrie und Schifffahrt*, Triest, 1846, S. 146- 149.

表 02 レヴァント貿易 : 品目・市場内訳 1844年

① 輸 入

(fl. CM)

	トルコ	エジプト	ギリシア	イオニア	合 計
一次産品	6,774,000 (69.2) (87.2)	1,721,000 (17.6) (51.0)	876,000 (9.0) (89.6)	413,000 (4.2) (83.6)	9,784,000 (100.0) (77.6)
工業製品	286,000 (53.5) (3.7)	66,000 (12.3) (2.0)	102,000 (19.1) (10.4)	81,000 (15.1) (16.4)	535,000 (100.0) (4.2)
熱帯産品	704,000 (30.7) (9.1)	1,586,000 (69.3) (47.0)	(0.0)	(0.0)	2,290,000 (100.0) (18.2)
合 計	7,764,000 (61.6) (100.0)	3,373,000 (26.8) (100.0)	978,000 (7.8) (100.0)	494,000 (3.9) (100.0)	12,609,000 (100.0) (100.0)

② 輸 出

(fl. CM)

	トルコ	エジプト	ギリシア	イオニア	合 計
一次産品	365,000 (39.5) (7.5)	328,000 (35.5) (19.4)	156,000 (16.9) (10.0)	76,000 (8.2) (7.8)	925,000 (100.0) (10.2)
工業製品	3,390,000 (50.5) (69.9)	1,318,000 (19.7) (78.0)	1,190,000 (17.7) (76.0)	809,000 (12.1) (83.4)	6,707,000 (100.0) (73.9)
熱帯産品	1,093,000 (75.8) (22.5)	44,000 (3.1) (2.6)	220,000 (15.3) (14.0)	85,000 (5.9) (8.8)	1,442,000 (100.0) (15.9)
合 計	4,848,000 (53.4) (100.0)	1,690,000 (18.6) (100.0)	1,566,000 (17.3) (100.0)	970,000 (10.7) (100.0)	9,074,000 (100.0) (100.0)

※ トルコはモルダヴィア・ワラキアを含む。

典拠) E. Schwarzer, *a. a. O.*, S. 153- 154.

外、ほとんど無視しうる水準（0.1%未満）にとどまる。全体として、食料・原料・製品とも家畜由来の産品が重要であり、ドナウ河下流域のモルダヴィア・ワラキア草原地帯で発達する酪農・畜産がその供給地帯として機能したものと推定される。輸出では工業製品が75 - 80%、うち毛織物が単独で25%以上を占め、他に綿織物（4%）・絹織物（3%）・麻織物（5%）を合算すれば、繊維製品で40%前後に達する。境土相互における一次産品・工業製品の交換関係が明瞭であり、典型的な農工分業関係が成立していると言えよう。

次に海路貿易であるが、利用可能な1844年の統計を見ると（表02）、輸入では一次産品が80%近くを占め、工業製品は5%に満たない。また非国産品の熱帯産品も20%近い比重にあり、これはオスマン市場が東方物産の中継地点として機能したことを示している。なおオーストリアの輸入する一次産品の70%、工業製品の50%はトルコ本土から供給されるが、熱帯産品の70%はエジプトに集中しており、オスマン帝国の中継貿易は実質的にスエズ地峡・紅海ルートを擁するエジプトの手中にあったことが分かる。輸出では工業製品が70%以上を占め、一次産品は10%程度にとどまる。むしろ熱帯産品が15%を占めるが、これはトリエステを経由する新大陸産品の流入を示してい

表03 オーストリア陸上貿易：市場内訳 1829 - 47年

① 輸入

	ドイツ関税同盟				ロシア	トルコ
	南ドイツ	ザクセン	プロイセン	小計		
1829 - 30	5,555 (8.6)	11,110 (17.2)	3,802 (5.9)	20,467 (31.6)	3,783 (5.8)	12,430 (19.2)
1831 - 35	6,939 (10.2)	12,667 (18.5)	4,739 (6.9)	24,345 (35.6)	3,714 (5.4)	12,946 (19.0)
1836 - 38	10,069 (11.8)	14,728 (17.2)	6,521 (7.6)	31,318 (36.7)	3,194 (3.7)	18,916 (22.1)
1841 - 45	10,900 (16.7)	14,956 (22.9)	6,165 (9.4)	32,022 (49.0)	3,222 (4.9)	13,768 (21.1)
1846 - 47	12,521 (16.7)	17,615 (23.4)	5,870 (7.8)	36,006 (47.9)	4,286 (5.7)	16,144 (21.5)

② 輸出

	ドイツ関税同盟				ロシア	トルコ
	南ドイツ	ザクセン	プロイセン	小計		
1829 - 30	14,394 (15.5)	13,281 (14.3)	4,764 (5.1)	32,438 (34.9)	4,546 (4.9)	13,545 (14.6)
1831 - 35	17,924 (19.5)	18,713 (20.3)	6,470 (7.0)	43,108 (46.9)	4,494 (4.9)	10,483 (11.4)
1836 - 38	20,294 (19.4)	21,291 (20.3)	7,243 (6.9)	48,828 (46.6)	3,919 (3.7)	13,107 (12.5)
1841 - 45	16,564 (19.1)	15,828 (18.3)	6,273 (7.2)	38,665 (44.6)	3,791 (4.4)	8,499 (9.8)
1846 - 47	14,051 (16.1)	17,507 (20.1)	6,609 (7.6)	38,166 (43.8)	3,597 (4.1)	11,300 (13.0)

典拠) 前掲図01に同じ。

表04 オーストリア海上貿易：市場内訳 1827 - 47年

① 輸入

	ギリシア	トルコ	モルダヴィア・ワラキア	エジプト	ロシア	教皇国家
1827 - 29		3,774 (12.7)		2,404 (8.1)	865 (2.9)	2,521 (8.5)
1833 - 35	1,167 (3.0)	4,591 (11.8)		2,833 (7.3)	2,063 (5.3)	2,555 (6.6)
1836 - 40	1,815 (3.9)	7,780 (16.7)		4,495 (9.7)	1,836 (3.9)	1,560 (3.4)
1841 - 45	1,477 (2.9)	6,980 (13.6)	390 (0.8)	4,018 (7.8)	1,735 (3.4)	2,948 (5.7)
1846 - 47	1,230 (2.0)	7,663 (12.4)	2,525 (4.1)	3,724 (6.0)	1,878 (3.0)	4,229 (6.8)

② 輸出

	ギリシア	トルコ	モルダヴィア・ワラキア	エジプト	ロシア	教皇国家
1827 - 29		3,635 (20.7)		870 (5.0)	66 (0.4)	5,820 (33.1)
1833 - 35	1,492 (7.0)	4,999 (23.5)		1,235 (5.8)	410 (1.9)	4,258 (20.0)
1836 - 40	2,263 (9.7)	4,962 (21.4)		1,047 (4.5)	213 (0.9)	3,101 (13.3)
1841 - 45	2,694 (8.6)	6,030 (19.3)	15 (0.0)	1,438 (4.6)	127 (0.4)	5,959 (19.0)
1846 - 47	1,896 (4.6)	8,593 (20.9)	20 (0.0)	2,018 (4.9)	334 (0.8)	6,501 (15.8)

典拠) 前掲図01に同じ。

る。なおオーストリアの輸出する一次産品・工業製品とも 40 - 50 %はトルコ本土に向かっているが、再輸出品は 70 %以上が最大の消費人口を抱えるトルコ本土へと集中している。いずれにせよ、陸上貿易の場合と同じく、塙土両国における農工分業関係の形成を確認できる。

③ 市場編成

次にオーストリア外国貿易に占めるオスマン帝国の比重を見よう (表 03・04)。(3)

まず輸入貿易の場合、陸上貿易ではドイツ関税同盟 (南ドイツ・ザクセン・プロイセン) が合計 45 %を占めて首位に立つが、オスマン市場・イタリア諸国 (教皇国家・シチリア王国) がそれぞれ 20 %前後を占めて拮抗している。また海上貿易では、オスマン帝国本土が単独で 15 - 10 %を占め、イタリア・イギリス市場と拮抗する。加えて属領エジプトが単独で 10 %近くを占め、オスマン帝国全域で見ると合計 20 %を超過しており、レヴァント世界が最大の経済圏を形成する。

また輸出貿易の場合、陸上貿易ではドイツ関税同盟が合計 50 - 45 %を吸収して筆頭であり、続いてイタリア諸国が 20 - 15 %を占めるが、オスマン市場は 15 - 10 %を示すにとどまる。また海上貿易では、オスマン帝国本土が単独で 20 %前後に達しており、その地位はイタリア諸国と拮抗し、

イギリス市場の 15 - 20 %を凌駕している。

また 1830 年代に独立項目として分離するギリシアが 10 %近い比重に達するが、この点は既にそれ以前からオスマン向け輸出のかなりの部分がギリシア向けであったことを推定させる。いずれにせよギリシア・エジプトを含めたオスマン帝国領域が合計 25 - 30 %を占め、最大の輸出販路となっている。

全体としてオスマン市場は、陸上貿易ではドイツ関税同盟の存在を前に十分な役割を果たし得ないが、海上貿易ではレヴァント世界が輸入・輸出とも最大の貿易圏を形成した。なかでもオスマン本土とともにエジプトが一定の比重を占めたことが注目される。

(1,000 fl. CM)

イタリア	スイス	合計
7,876 (12.2)	732 (1.1)	64,731 (100)
17,293 (25.3)	1,619 (2.4)	68,302 (100)
17,329 (20.3)	1,490 (1.7)	85,406 (100)
13,648 (20.9)	2,079 (3.2)	65,303 (100)
14,552 (19.4)	2,273 (3.0)	75,131 (100)

イタリア	スイス	合計
10,982 (11.8)	8,253 (8.9)	92,857 (100)
21,387 (23.2)	9,162 (10.0)	92,011 (100)
22,686 (21.7)	12,814 (12.2)	104,782 (100)
14,468 (16.7)	18,442 (21.3)	86,602 (100)
12,711 (14.6)	19,705 (22.6)	87,063 (100)

(1,000 fl. CM)

シチリア	フランス	イギリス	合衆国	ブラジル	合計
2,384 (8.0)	1,308 (4.4)	5,725 (19.3)	1,716 (5.8)	4,204 (14.2)	29,648 (100)
3,790 (9.7)	1,364 (3.5)	7,417 (19.0)	2,651 (6.8)	5,478 (14.1)	38,940 (100)
4,944 (10.6)	2,196 (4.7)	6,614 (14.2)	2,774 (6.0)	6,951 (14.9)	46,561 (100)
5,617 (10.9)	2,295 (4.5)	7,576 (14.8)	3,998 (7.8)	6,270 (12.2)	51,353 (100)
6,442 (10.4)	3,417 (5.5)	9,151 (14.8)	4,109 (6.6)	6,061 (9.8)	61,799 (100)

シチリア	フランス	イギリス	合衆国	ブラジル	合計
1,299 (7.4)	359 (2.0)	1,871 (10.6)	281 (1.6)	265 (1.5)	17,570 (100)
1,473 (6.9)	444 (2.1)	3,318 (15.6)	780 (3.7)	181 (0.9)	21,292 (100)
1,405 (6.0)	865 (3.7)	4,918 (21.2)	1,113 (4.8)	208 (0.9)	23,238 (100)
2,446 (7.8)	2,545 (8.1)	4,543 (14.5)	600 (1.9)	377 (1.2)	31,314 (100)
3,038 (7.4)	3,687 (9.0)	6,824 (16.6)	650 (1.6)	323 (0.8)	41,123 (100)

表 05 トルコ海外貿易：市場内訳

① 輸入 (£ 1,000,000)							
	イギリス	フランス	ドイツ	オーストリア	ロシア	周辺諸国	合計
1830 - 32	936 (19.0)	488 (9.9)	163 (3.3)	832 (16.9)	1,542 (31.3)	788 (16.0)	4,926 (100)
1840 - 42	1,660 (29.3)	487 (8.6)	261 (4.6)	1,252 (22.1)	935 (16.5)	918 (16.2)	5,667 (100)
1850 - 52	2,417 (25.5)	882 (9.3)	920 (9.7)	2,484 (26.2)	1,289 (13.6)	1,119 (11.8)	9,480 (100)

② 輸出 (£ 1,000,000)							
	イギリス	フランス	ドイツ	オーストリア	ロシア	周辺諸国	合計
1830 - 32	511 (13.3)	549 (14.3)	81 (2.1)	1,187 (30.9)	484 (12.6)	887 (23.1)	3,841 (100)
1840 - 42	1,021 (19.8)	856 (16.6)	98 (1.9)	1,500 (29.1)	536 (10.4)	1,005 (19.5)	5,155 (100)
1850 - 52	2,565 (29.1)	1,393 (15.8)	97 (1.1)	2,468 (28.0)	732 (8.3)	1,349 (15.3)	8,815 (100)

※ 周辺諸国はギリシア・セルビア・エジプト・ペルシアを含む。

典拠) S. Pamuk, *The Ottoman Empire and European Capitalism, 1820- 1913: Trade, Investment and Production*, Cambridge, 1987, pp. 31- 32.

表 06 スミルナ海外貿易：市場内訳 (1,000,000 フラン)

	輸入				輸出			
	イギリス	フランス	オーストリア	計	イギリス	フランス	オーストリア	計
1789		9.5 (43.6)		21.8 (100)		12.8 (41.4)		30.9 (100)
1817	9.8 (30.6)	6.4 (20.0)	5.7 (17.8)	32.0 (100)	4.7 (16.2)	8.9 (30.7)	7.2 (24.8)	29.0 (100)
1819	4.9 (20.8)	5.6 (23.7)	7.9 (33.5)	23.6 (100)	6.8 (22.9)	5.7 (19.2)	6.8 (22.9)	29.7 (100)
1820	9.6 (40.5)	3.6 (15.2)	3.6 (15.2)	23.7 (100)	15.3 (51.0)	2.2 (7.3)	5.8 (19.3)	30.0 (100)
1832	2.5 (14.0)	1.4 (7.8)	2.2 (12.3)	17.9 (100)	7.5 (34.6)	2.7 (12.4)	4.0 (18.4)	21.7 (100)
1836	2.2 (16.8)	1.0 (7.6)	4.2 (32.1)	13.1 (100)	7.5 (27.2)	4.1 (14.9)	7.1 (25.7)	27.6 (100)
1837	2.0 (24.7)	0.8 (9.9)	2.3 (28.4)	8.1 (100)	7.2 (29.8)	5.8 (24.0)	4.1 (16.9)	24.2 (100)
1838	4.0 (28.0)	1.6 (11.2)	3.8 (26.6)	14.3 (100)	7.9 (27.8)	6.1 (21.5)	5.4 (19.0)	28.4 (100)
1839	4.7 (27.6)	1.1 (6.5)	3.8 (22.4)	17.0 (100)	10.5 (29.2)	7.7 (21.4)	7.3 (20.3)	35.9 (100)
1840	5.3 (27.5)	2.0 (10.4)	6.0 (31.1)	19.3 (100)	12.1 (37.6)	5.7 (17.7)	6.1 (18.9)	32.2 (100)
1841	4.7 (26.0)	1.8 (9.9)	6.5 (35.9)	18.1 (100)	10.0 (33.4)	5.5 (18.4)	5.6 (18.7)	29.9 (100)
1842	4.6 (25.0)	1.7 (9.2)	8.0 (43.5)	18.4 (100)	12.1 (36.6)	6.8 (20.5)	5.4 (16.3)	33.1 (100)
1843	8.9 (32.2)	2.6 (9.4)	12.5 (45.3)	27.6 (100)	13.0 (40.0)	5.8 (17.8)	4.1 (12.6)	32.5 (100)

典拠) C. Issawi, *The Economic History of Turkey 1800- 1914*, Chicago, 1980, pp. 110- 111.

表 07 オーストリア陸上貿易：市場・品目内訳

① 輸入							
a) 農業産品							
	ドイツ関税同盟				ロシア	トルコ	小計
	南ドイツ	ザクセン	プロイセン	小計			
1842 - 45	3,843 (14.9)	2,185 (8.4)	1,862 (7.2)	7,891 (30.5)	2,312 (8.9)	6,432 (24.9)	
1846 - 47	4,173 (14.4)		4,659 (16.1)	8,832 (30.5)	2,986 (10.3)	8,095 (27.9)	
b) 原料・半製品							
1842 - 45	5,385 (15.5)	12,084 (34.8)	4,338 (12.5)	21,806 (62.8)	141 (0.4)	6,278 (18.1)	
1846 - 47	6,834 (17.5)		11,822 (30.2)	23,655 (60.5)	133 (0.3)	7,345 (18.8)	
c) 完成品							
1842 - 45	1,607 (32.3)	761 (15.3)	157 (3.2)	2,525 (50.8)	414 (8.3)	889 (17.9)	
1846 - 47	3,010 (42.7)		2,005 (28.4)	5,015 (71.2)	341 (4.8)	705 (10.0)	
② 輸出							
a) 農業産品							
1842 - 45	4,513 (22.7)	4,309 (21.7)	2,663 (13.4)	11,485 (57.7)	3,211 (16.1)	1,141 (5.7)	
1846 - 47	3,995 (21.9)		7,437 (40.8)	11,432 (62.7)	1,838 (10.1)	970 (5.3)	
b) 原料・半製品							
1842 - 45	9,341 (20.7)	6,584 (14.6)	1,948 (4.3)	17,872 (39.7)	1,512 (3.4)	794 (1.8)	
1846 - 47	7,426 (17.0)		8,381 (19.1)	15,807 (36.1)	1,301 (3.0)	1,204 (2.8)	
c) 完成品							
1842 - 45	2,805 (13.3)	4,646 (22.0)	1,592 (7.5)	9,042 (42.8)	1,995 (9.4)	6,831 (32.3)	
1846 - 47	2,630 (10.5)		8,039 (32.1)	10,929 (43.6)	2,044 (8.2)	9,126 (36.4)	

典拠) 前掲図 01 に同じ。

視点を転じてトルコ外国貿易におけるオーストリア市場の位置を見よう。

まず輸入貿易では (表 05 ①)、1830 - 40 年代を通じてイギリス・ロシアが競合するなか、オーストリアは 1830 年代で 3 位、1840 年代には 2 位へと着実に浮上し、三月革命後の 1850 年代には最大の輸入相手として君臨した。なお海上貿易の拠点市スミルナの輸入相手を見ると (表 06 左)、18 世紀に最大であったフランスはフランス革命を画期として急落し、⁽⁹⁴⁾ 1810 - 20 年代にはイギリスが筆頭となったが、続く 1830 年代後半 - 40 年代の段階でオーストリアが首位に立ち、単独で 30 - 40 % を占めた。オーストリア市場がまず海上輸入において台頭し、次いでオスマン輸入全体を制覇したことは、オスマン帝国の対奥輸入が海上貿易を動脈として展開されたことを意味する。

また輸出貿易では (表 05 ②)、1830 - 50 年代を通じてオーストリアが 30 % 前後を維持し、1850 年代初頭においてイギリスに僅差で首位を奪われるまで、ほぼ一貫して最大の販路であった。だが港湾都市スミルナの輸出市場については (表 06 右)、イギリスが一貫して 30 - 40 % の比重を占める一方、オーストリアは 20 % 前後の比重で漸減傾向にあり、フランスに続いて 3 位にとどまった。輸出全体ではオーストリア向けが優位を保ったのに対して、海路輸出に限ってはむしろイギリス向けが圧倒的であったことは、オスマン帝国の対奥輸出において、海路とともに陸路が一定の比重を占めていたことを示唆すると言えよう。⁽⁹⁵⁾

④ 主要品目の市場構成

最後に以上の品目・市場関係を組み合わせ、オーストリア外国貿易の主要品目に占めるオスマン市場の位置を確認しよう。

まず輸入では、1840 年代の陸上貿易を見る限り (表 07 ①)、一次産品の調達においてオスマン市場はイタリアに匹敵する地位を占めた。海路貿易の数値は不詳であるが、地中海世界に固有な一次産品についてはオスマン市場が高い比重を占めたと推定され、なかでも下部オーストリアを拠点と

する綿紡績業の成長によって原綿輸入が加速するなか (図 02)、トリエステのエジプト綿花輸入が急速に上昇していることは注目される (図 03)。1830 年代には新大陸からアメリカ綿花も流入するが、運送経費＝価格の面ではエジプト綿花が有利であって、オーストリアの綿花輸入においてエジプト市場は重要な役割を果たしたと思われる。また各種アフリカ・東方物産 (コーヒー、象牙、亀甲、ゴム、香料、熱帯果実) についても、それらの原産地域と接続するオスマン市場が、主な供給地帯として機能したと推定される。⁽⁹⁶⁾

また輸出では、陸路貿易を見る限り (表 07 ②)、工業製品においてオスマン帝国が単独で 30 % を超える最大の販路となっている。こうしたレヴァント向け輸出の成長は、1820 - 30 年代においてヨーロッパ各国がイギリス産業資本に対抗した保護貿易を展開するなか、その代替市場として重要な意味を持った

(1,000 fl. CM)

イタリア	スイス	合計
8,313 (32.1)	921 (3.6)	25,871 (100)
8,147 (28.1)	939 (3.2)	28,997 (100)
4,685 (13.5)	987 (2.8)	34,731 (100)
5,662 (14.5)	1,089 (2.8)	39,087 (100)
513 (10.3)	188 (3.8)	4,975 (100)
743 (10.5)	245 (3.5)	7,048 (100)

(1,000 fl. CM)

2,402 (12.1)	1,656 (8.3)	19,892 (100)
2,175 (11.9)	1,806 (9.9)	18,219 (100)
9,315 (20.7)	15,972 (35.4)	45,062 (100)
8,193 (18.7)	17,269 (39.5)	43,773 (100)
2,131 (10.1)	703 (3.3)	21,118 (100)
2,344 (9.3)	630 (2.5)	25,072 (100)

と言えよう。またドイツ連邦内部では、プロイセン王国がライン産業資本を育成し、1828年に北ドイツ関税同盟、1834年にドイツ関税同盟を組織するなか、オーストリアが連邦盟主としての覇権を維持・強化してゆく上で、北方の関税同盟に対抗しうる南方の通商領域の形成は不可欠であった。

視点を交えて、トルコ外国貿易の主要品目におけるオーストリア市場の位置を見よう。まず輸入について、繊維製品の仕入れ先を見れば(表 08)、新興の綿製品(綿糸・綿布)こそイギリス製品が筆頭であるものの、伝統的な毛織物ではむしろオーストリア製品が優位にある。⁽⁹⁷⁾ また輸出につ

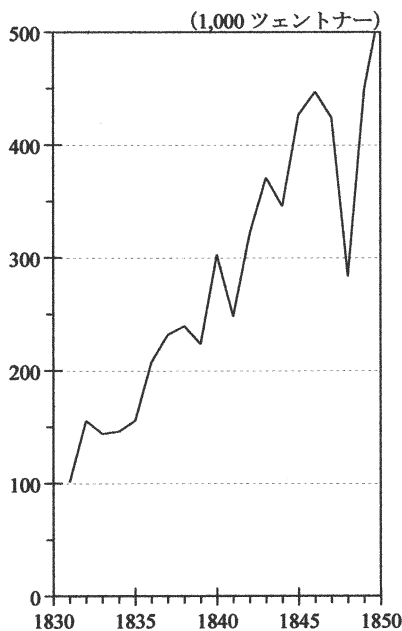
いて、エジプト綿花の販路を見れば(図 03)、1820年代にはイギリス・フランス両国が販路の中心であったが、1820年代後半からトリエステ向け輸出が増大し、1830年代には全体の30-40%を占める最大の販路となっている。⁽⁹⁸⁾ オスマン・エジプト市場にとっても、領土野心の無いオーストリアとの貿易拡大は歓迎されるべきことであったと思われる。

表 08 トルコ製品輸入：市場内訳

① 綿糸 (トン)				
	イギリス	フランス	オーストリア	合計
1820-22	129 (70)			185 (100)
1840-42	2,634 (79)			3,335 (100)
② 綿布				
	イギリス	フランス	オーストリア	合計
1820-22	321 (55)			585 (100)
1840-42	3,468 (68)			5,100 (100)
③ 毛織物				
	イギリス	フランス	オーストリア	合計
1820-22		99 (30)	148 (45)	330 (100)
1840-42		180 (20)	405 (45)	900 (100)

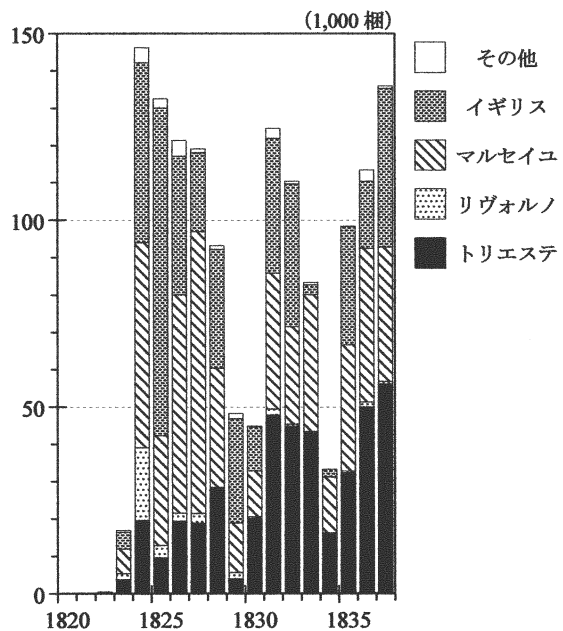
典拠) S. Pamuk, *op. cit.*, pp. 195-196.

図 02 オーストリア綿花輸入



典拠) J. Hain, *a. a. O.*, Bd. 2, S.302.

図 03 エジプト綿花輸出：市場内訳



典拠) J. MacGregor (ed.), *Commercial Statistics*, 4vols., London, 1850, Vol. 2, p. 247; J. Bowring, *Report on Egypt 1823-1838 under the Reign of Mohamed Ali*, London, 1998, pp. 181-182.

(2) レヴァント海運の構造・動態

次にオスマン帝国との貿易関係を物理的に支えた海運活動を確認しよう。

① オーストリア海運会社

まず海運活動の主体である汽船会社であるが、陸上經由＝ドナウ河經由のオスマン貿易を牽引したのは株式企業「第一ドナウ汽船会社」Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG) である。

⁽⁹⁹⁾ 同社は1829年に創業、1831年にウィーン＝ペスト区間、1832年にはペスト＝セムリン Semlin 区間、1834年にはセムリン＝イスタンブール区間を順次開設したほか、イスタンブールとトラブゾン・スミルナ・サロニカ各港を結ぶ航路を運行している(表09①)。オーストリア諸港とレヴァント諸港の連結についてはドナウ河經由ルートが先行したのである。保有汽船は1830年代で20隻、40年代後半には50隻に達した(図04)。同社の場合、河川航行の事情を反映して、統計は遡上・降下に区分して記録されているが、貨物・旅客とも遡上が圧倒的に高い。この点は、低地から高地への重量貨物の輸入には水上輸送が、逆に高地から低地への軽量製品の輸出、旅客移動には陸上交通が優位であったことを示唆しているものと思われる。

アドリア海の手海運事業を牽引したのは、トリエステ拠点の「ロイド汽船会社」Lloyd Dampfschiffahrts-Gesellschaft である。同社は1836年に創業し、1837年からトリエステとレヴァント諸港(イスタンブール・スミルナ・アレクサンドリア)を結ぶ定期航路を開設している。⁽¹⁰⁰⁾ 1848年革命前夜の定期航路を見れば(表09②)、同社はトリエステ＝レヴァント間の国際海運に従事したのみならず、イスタンブール＝アレクサンドリア間をはじめとするレヴァント諸港相互の域内海運を展開していた。同社の保有汽船は、1840年代前半まで10隻程度であったが、40年代後半には30隻まで拡

表09 オーストリア汽船会社：主要航路 1840年代

① 第一ドナウ汽船会社

	出発地	経由	目的地	出発日	帰還日	行程
1	Istanbul	Dardanelles/ Smyrna/ Scala Nova/ Rhodos/ Castel Rosso/ Larnaka/ Beyrou/ Jaffa	Alexandria	3週間毎		
2	Istanbul		Salonica	10・20・30日		
3	Istanbul		Odessa	毎週火曜		32時
4	Istanbul	Giurgewo/ Orsova/ Semlin/ Pest	Wien	毎週月曜	隔日	18時
5	Wien	Pest/ Semlin/ Orsova/ Giurgewo/ Galatz/ Kustendje/ Varna	Istanbul	隔日		12日
6	Wien		Linz	隔日		10時

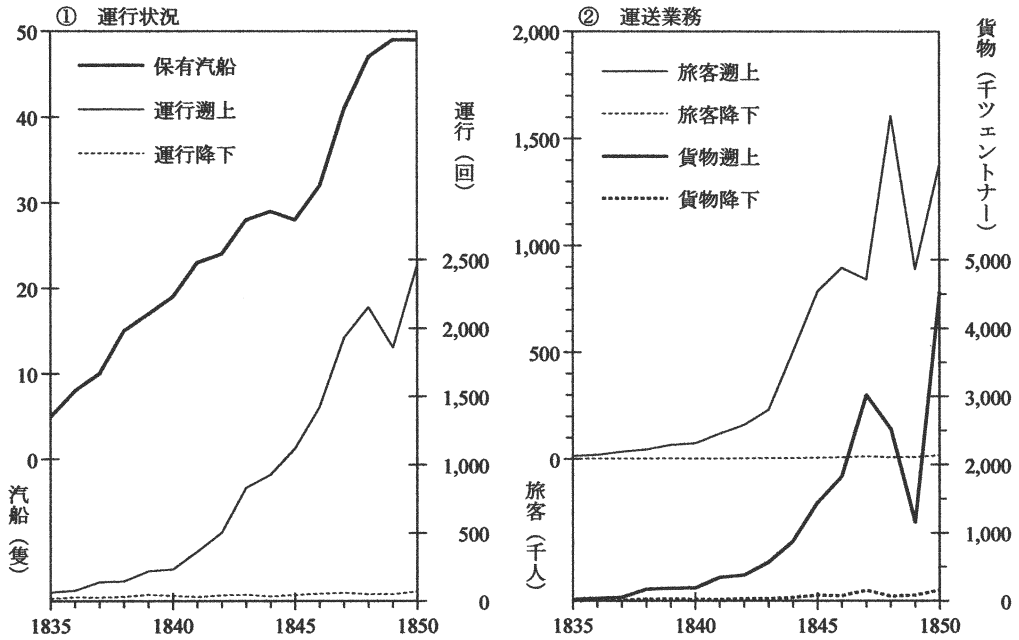
② ロイド汽船会社

	出発地	経由	目的地	出発日	帰還日	行程
1	Istanbul	Dardanelles/ Smyrna/ Chio/ Rhodos	Alexandria	月2回		
2	Alexandria	Rhodos/ Chio/ Smyrna/ Dardanelles	Istanbul	月2回		
3	Istanbul	Dardanelles/ Smyrna	Syra	5・20日		6日
4	Syra	Smyrna/ Dardanelles	Istanbul	1・11・21日	7・17・27日	6日
5	Trieste	Ancona/ Corfu/ Patras/ Athene	Syra	1・16日	4・19日	8日
6	Syra	Athene/ Patras/ Corfu/ Ancona	Trieste	4・19日	1・16日	6日
7	Trieste		Ancona	8・24日	10・26日	16時
8	Trieste	Lisain/ Zara/ Sebenico/ Spalatro/ Lesins/ Curzola/ Ragusa	Cattaro	5・20日	11・26日	14日
9	Trieste		Venice	火・木・土	月・水・金	9時

※ 地名は英語表記を含む。

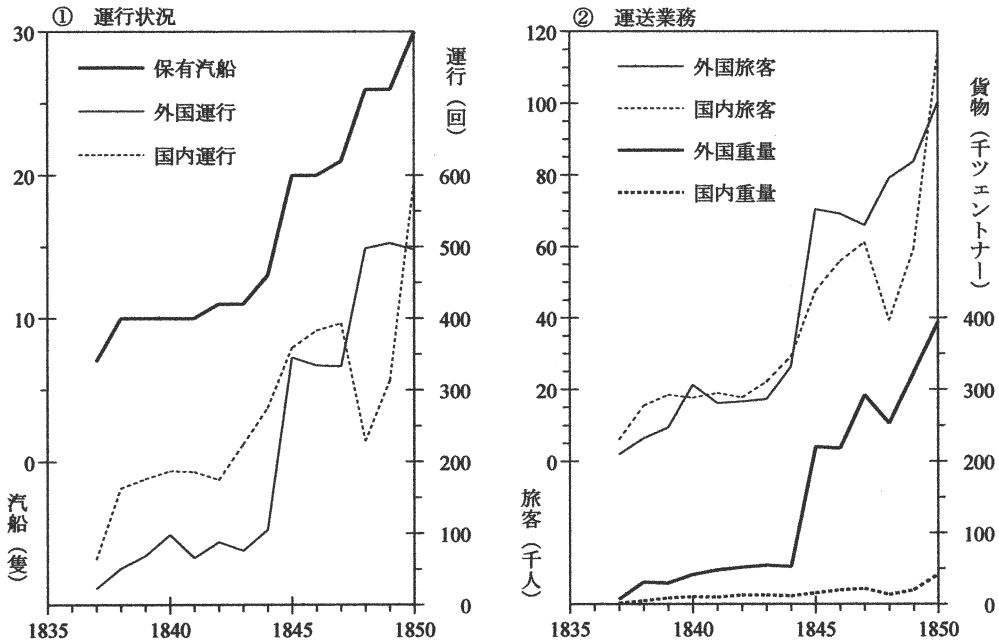
典拠) J. MacGregor(ed.), *op. cit.*, Vol. 2, pp. 395- 396.

図04 第一ドナウ汽船会社：活動状況



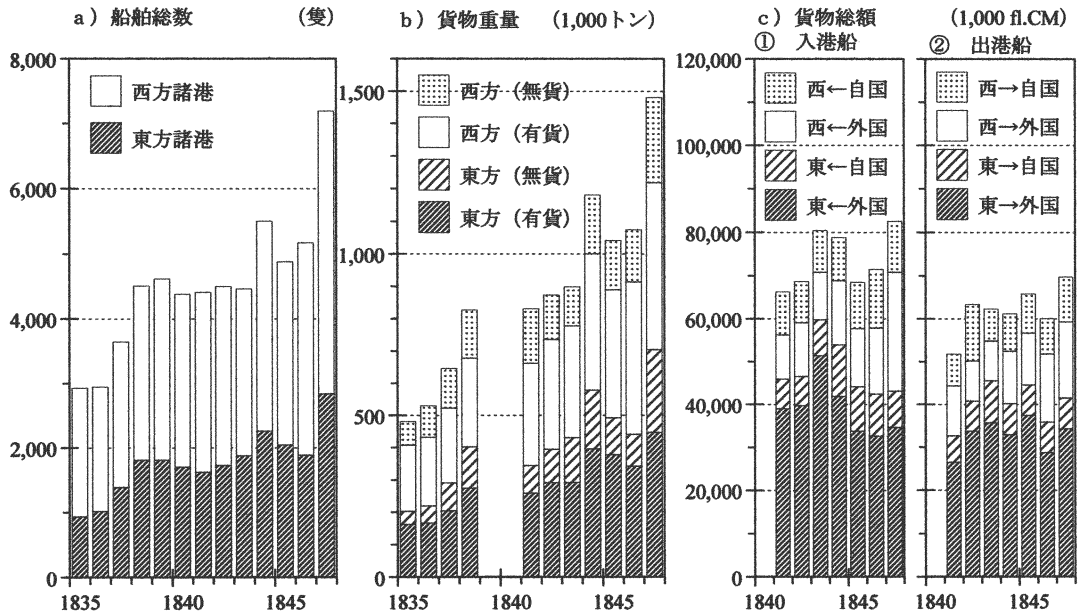
典拠) J. Hain, a. a. O., Bd. 2, S. 415- 419; *Tafeln zur Statistik*, "Dampfschiffahrt", für die Jahre 1849- 51.

図05 ロイド汽船会社：活動状況



典拠) J. Hain, a. a. O., Bd. 2, S. 460- 469; *Tafeln zur Statistik*, "Dampfschiffahrt", für die Jahre 1849- 51.

図 06 外国諸港におけるオーストリア船の入港



※ c) の「西←自国」は「自国から西方諸港への入港」を、「東→外国」は「東方諸港から外国への出港」を意味する。
 典拠) S. Becher, *a a. O.*, S. 192- 197, 204, 207; J. Hain, *a a. O.*, Bd. 2, S. 472- 473; M. Sedivy, *Metternich, the Great Powers and the Eastern Question*, Pilsen, 2013, p. 443.

大している (図 05)。基本的に国内運行が優位であるが、保有汽船が拡大する 1840 年代後半から国外運行が成長し、一時は国内運行を上回った。だが輸送貨物の重量は外国向けが優勢であって、外国航路には輸送能力に富む大型の汽船が投入されていたことをうかがわせる。旅客輸送でも、1840 年代を通じて国内・外国旅客がほぼ対等、ないしは外国旅客が上回っている。

いずれの汽船会社もあらゆる指標が 1840 年代に入って上昇しているが、この点は 1820 - 30 年代の東方問題がようやく終結し、海上輸送の安全が確保されたことを示唆していると思われる。

② オーストリア海運活動におけるレヴァント市場

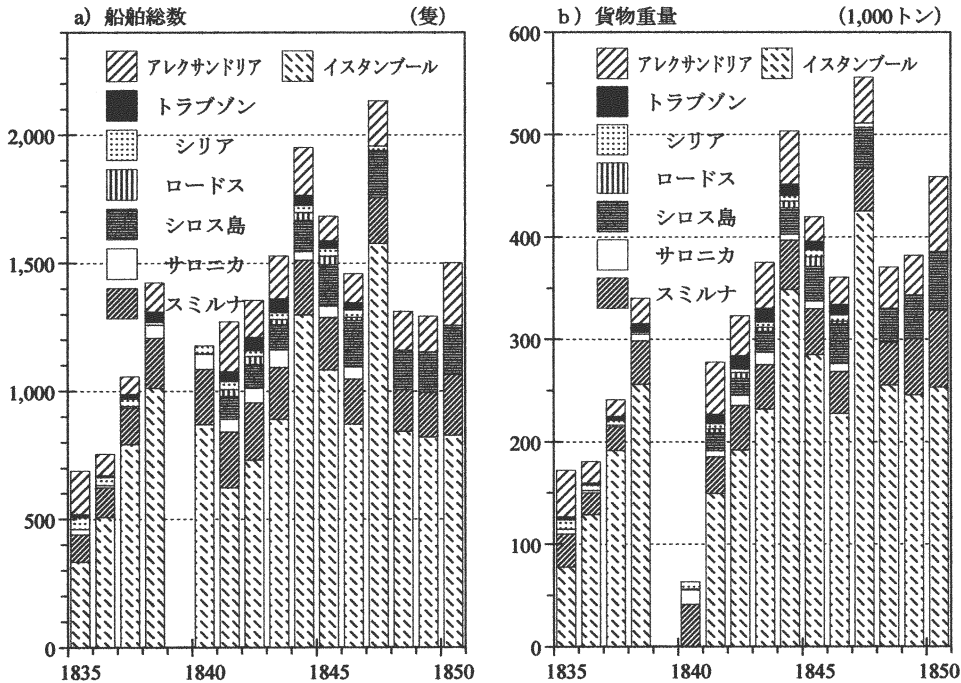
次に外国諸港におけるオーストリア船の活動状況を見よう (図 06)。オーストリア船が寄港した港湾の所在を東方・西方諸港に大別すれば、1830 年代半ばまで、東方諸港は概ね 3 分の 1、西方諸港が 3 分の 2 を占め、全体としては西欧・新大陸を含む西方諸港が過半を占める。だが 1830 年代後半から 1840 年代にかけて、レヴァント諸港を中心とする東方諸港の比重は 4 割まで上昇し、東西諸港の格差は大幅に縮小している。

また貨物重量 (登録上限) を基準として 1840 年代における東西諸港の寄港状況を比較すれば、ほぼ船舶総数と同様の推移を示すが、年度によっては東西格差が一層接近している。この点はレヴァント海運において相対的に大型の船舶が投入されたことを意味している。さらに貨物総額の観点から見た場合、入港船の搬入貨物については圧倒的に東方諸港が 60 - 70 % の比重を占め、西方諸港の割合は 30 - 40 % にとどまる。出港船の搬出貨物についても概ね同様の傾向にあるが、絶対的な規模は入港船より小さく、全体としてオーストリア海運業者の搬入・売却が搬出・買付を上回り、

受取超過の状況であったことを示唆している。また、東西諸港とも、搬入貨物の仕入れ先としてオーストリア本国よりも外国（第三国）の比重が、また搬出貨物の仕向け先としてオーストリア本国よりも外国（第三国）の比重がそれぞれ高い。この点は、オーストリア船が自国・相手国間の双務貿易のみならず、第三国間の中継貿易に従事していたことを意味している。

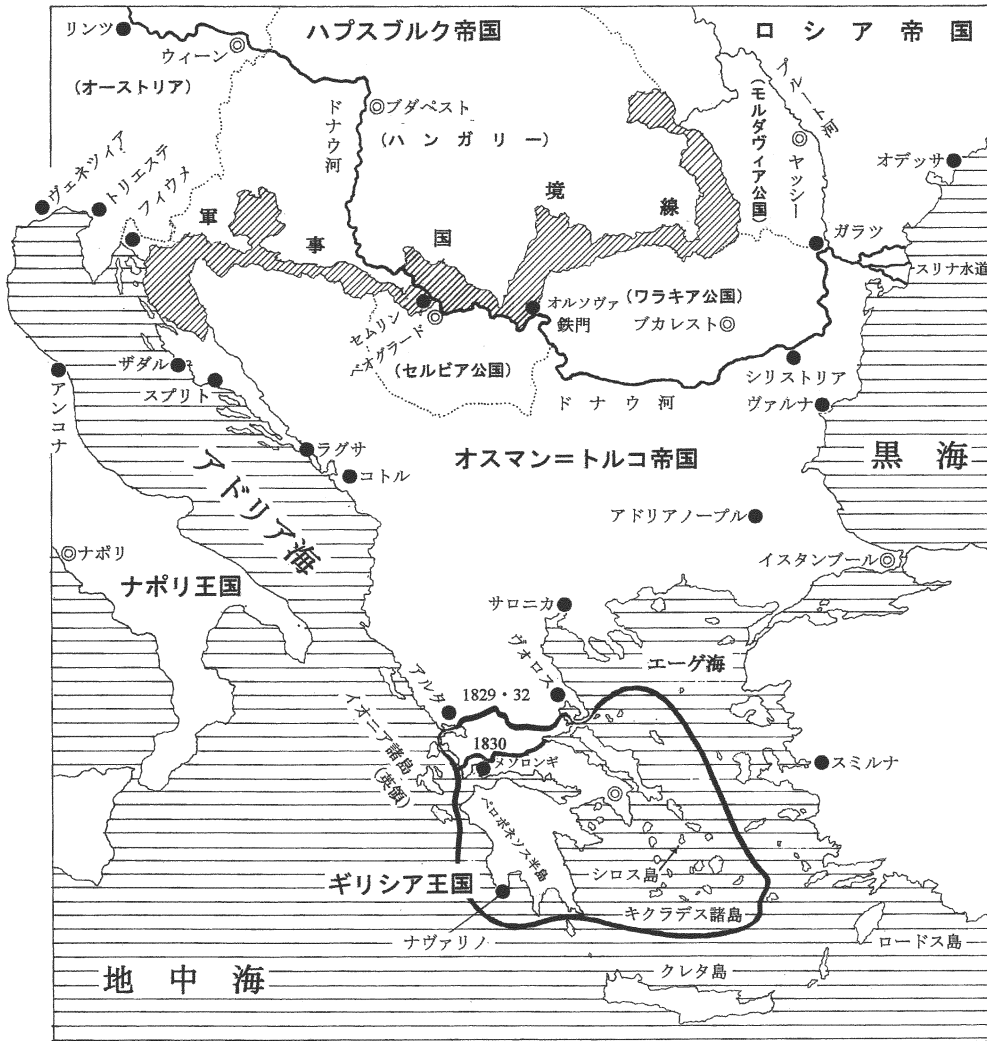
次にレヴァント市場におけるオーストリア船の活動領域を見よう（図 07）。最大の拠点はイスタンブールであり、船舶総数・貨物重量とも全体の 60 - 80 % を占める。同港は首都として帝国最大の消費人口を抱え、海外産品に高い需要を示したのみならず、黒海經由ロシア・ペルシア貿易と接続する中継拠点としても重要であった。⁽¹¹⁾ 加えていずれもロイド汽船会社の定期航路に連結するスミルナ、シロス島 Syra、アレクサンドリアが各々 10 % 前後を占める。なかでもキクラデス諸島のシロス島は、イスタンブール方面、シリア・エジプト方面、西地中海方面の航路が交差する海上交通の要衝であって、オーストリア本国諸港との、あるいはレヴァント諸港相互の、集荷基地として機能した。⁽¹²⁾ これに対してアナトリア西岸のスミルナ Smyrna は、後背地に豊かな農業地帯を控え、各種産品の搬出・工業製品の搬入拠点として成長した。スミルナには革命前夜 1847 年の時点で他の諸国民を大幅に上回る 4,000 人のオーストリア臣民が居留したほか、20 の商社が現地支店を開設しており、現地産品の買付に対する強い関心がうかがわれる。⁽¹³⁾ 同じくナイル河口のアレクサンドリア Alexandria も、肥沃なデルタ地帯と大量の消費人口を擁し、重要な取引拠点であった。

図 07 レヴァント諸港におけるオーストリア船の入港



※「シリア」はアレクサンドレタ（イスケンデルン）・ペイルートを含む。
 典拠) S. Becher, a. a. O., S. 192- 194, 204; J. Hain, a. a. O., Bd. 2, S. 447- 453; Tafeln zur Statistik der österreichischen Monarchy, "Bewegung der österreichischen Schiffe in den ausländischen Häfen sammt dem Werthe der hierdurch vermittelten Ein- und Ausfuhr im Verwaltungs- Jahre 1841- 1847", Wien, 1839, 1846, 1847, 1848, 1851.

図 08 関係地図



③ レヴァント諸港におけるオーストリア海運活動

次にレヴァント主要諸港における外国船の入港状況を見よう。オーストリアは 18 世紀以来の一連の通商条約によって、オスマン領内における商人の最恵国待遇を保証され、オスマン商人と対等な立場での通商活動を保証されていた。このため既に 1820 年代において、レヴァント各港に來航するオーストリア船は、他のヨーロッパ船を大幅に凌駕していたことが報告されている。⁽¹⁴⁾

またイギリス領事報告を確認できる 1830 - 40 年代の動向を見ると (表 15)、イスタンブール及びエーゲ海諸港 (スミルナ・サロニカ・シロス島・ロードス島) では隻数において何よりもギリシア船が優位に立つが、オーストリア船も第二の地位を占め、イギリス船は概ね三番手にとどまる。だが貨物重量を見ると、イスタンブールでは三国の地位が拮抗する一方、エーゲ海諸港ではオーストリア船が概ね首位を占めた。総数で勝るギリシア船が重量でオーストリア船に劣る点は、ギリシア船が一般に小型帆船を中心とし、近隣の沿海貿易に従事していたことを示しており、換言すれば

西欧諸国との長距離貿易はむしろオーストリア船が主導したことを示唆している。他方、黒海諸港（サムソン・トラブゾン）については、船舶総数・貨物重量ともオーストリア船が優位にあり、イギリス船は二番手、1840年代前半にはロシア船も参入している。これに対してシリア・エジプト諸港（アレクサンドレッタ・ベイルート・アレクサンドリア）ではイギリス・フランス船が優勢で、オーストリア船の地位は低い。だがオーストリア船が主導するイスタンブール・エーゲ海諸港は、船舶総数・貨物重量の面において、英仏両国が牽引するシリア・エジプト諸港を圧倒しており、トルコ諸港の長距離海運においてオーストリア船は無視できぬ役割を果たしたと思われる。

以上の如く、一方のトルコ海外貿易ではイギリスが最大の相手市場でありながら、他方のトルコ海運活動ではむしろオーストリア海運資本が重要な役割を果たしている。この事実は、オーストリア船が英土貿易の媒介に関与したこと、なかでもトルコ産品のイギリス向け輸出に従事したことを示唆する。だがイギリスは航海条令によって第三国船の中継貿易を規制していたから、オーストリア船が本格的に中継貿易を展開してゆくには、英奥通商条約の締結が必要だったと言えよう。⁽¹⁵⁾

表 15 トルコ海運活動：船籍内訳

① イスタンブール

(上段：隻、下段：トン)

		イギリス	フランス	ギリシア	ロシア	オーストリア	小計
隻	1835	289 (15.8)	10 (0.5)	428 (23.3)	397 (21.6)	353 (19.2)	1,834 (100)
	1840	567 (10.1)	45 (0.8)	2,361 (41.9)	529 (9.4)	869 (15.4)	5,630 (100)
	1845	566 (7.4)	147 (1.9)	3,221 (42.3)	1,025 (13.5)	1,076 (14.1)	7,619 (100)
重	1835	54,148					
	1840	133,878					
	1845	136,901	23,237	466,505			

② スミルナ

		イギリス	フランス	ギリシア	ロシア	オーストリア	小計
隻	1835	159 (12.7)	53 (4.2)	770 (61.4)	44 (3.5)	166 (13.2)	1,255 (100)
	1840	113 (11.7)	40 (4.1)	515 (53.1)	15 (1.5)	216 (22.3)	969 (100)
	1845	215 (16.4)	56 (4.3)	686 (52.5)	55 (4.2)	201 (15.4)	1,307 (100)
重	1835	16,140 (16.8)	7,768 (5.9)	44,430 (37.0)	5,118 (4.2)	30,980 (26.1)	118,865 (100)
	1840	17,456 (16.7)	5,582 (4.6)	30,675 (28.7)	2,508 (1.9)	41,207 (38.0)	107,596 (100)
	1845	38,063 (25.7)	7,036 (4.7)	35,040 (23.6)	6,277 (4.1)	43,416 (29.1)	148,773 (100)

③ サロニカ

		イギリス	フランス	ギリシア	ロシア	オーストリア	小計
隻	1835	7 (1.8)	3 (0.8)	321 (84.4)	6 (1.5)	20 (5.2)	380 (100)
	1840		3 (0.9)	245 (73.6)	5 (1.5)	59 (17.7)	333 (100)
	1845	24 (6.0)	17 (4.2)	245 (61.1)	26 (6.5)	42 (10.5)	401 (100)
重	1835	1,072 (3.8)	380 (1.3)	18,660 (67.7)	1,140 (4.1)	4,676 (16.9)	27,559 (100)
	1840	-	494 (1.8)	9,914 (35.9)	490 (1.8)	14,144 (51.2)	27,646 (100)
	1845	3,983 (10.9)	2,159 (5.9)	12,733 (34.9)	1,669 (4.6)	8,825 (24.2)	36,470 (100)

④ シロス島（ギリシア領）

		イギリス	フランス	トルコ	ロシア	オーストリア	小計
隻	1835	58 (13.4)	10 (2.3)	164 (37.9)	51 (11.8)	68 (15.7)	433 (100)
	1841	58 (14.4)	5 (1.2)	188 (46.5)	29 (7.2)	57 (14.1)	404 (100)
	1846	43 (5.9)	39 (5.3)	379 (51.7)	41 (5.6)	182 (24.8)	733 (100)
重	1835	8,392 (17.3)	1,477 (3.0)	3,477 (7.2)	11,355 (23.4)	14,733 (30.4)	48,465 (100)
	1841	10,086 (25.8)	653 (1.7)	4,910 (12.5)	6,501 (16.6)	10,548 (27.0)	39,133 (100)
	1846	6,613 (8.3)	6,828 (8.6)	12,112 (15.3)	8,604 (10.9)	39,931 (50.4)	79,256 (100)

⑤ ロードス島

	イギリス	フランス	ギリシア	ロシア	オーストリア	小計	
数	1840	2 (0.8)	1 (0.4)	222 (88.1)	14 (5.6)	2 (0.8)	252 (100)
量	1840	518 (3.3)	220 (1.4)	12,974 (82.1)	-	587 (3.7)	15,794 (100)

⑥ サムゾン

	イギリス	フランス	ギリシア	ロシア	オーストリア	小計	
隻	1841			3 (7.9)	34 (89.5)	38 (100)	
数	1845	9 (14.8)	-	1 (1.6)	2 (3.3)	49 (80.3)	61 (100)
重	1841			510 (7.5)	6,210 (90.8)	6,840 (100)	
量	1845	6,423 (29.3)	-	102 (0.5)	360 (1.6)	15,124 (68.9)	21,949 (100)

⑦ トラブゾン

	イギリス	フランス	ギリシア	ロシア	オーストリア	小計	
隻	1835	18 (31.6)		6 (10.5)	16 (28.1)	11 (19.3)	57 (100)
数	1841	9 (10.7)		10 (11.9)	24 (28.6)	38 (45.2)	84 (100)
	1845	10 (22.7)		6 (13.6)	2 (4.5)	26 (59.1)	44 (100)
重	1835	1,915 (19.5)		912 (9.3)	2,651 (27.1)	3,329 (34.0)	9,800 (100)
量	1841	1,825 (11.5)		2,179 (13.8)	2,752 (17.4)	8,538 (53.9)	15,845 (100)
	1845	3,238 (26.3)		1,085 (8.8)	252 (2.1)	7,715 (62.8)	12,290 (100)

⑧ アレクサンドレッタ (イスケンデルン)

	イギリス	フランス	ギリシア	ロシア	オーストリア	小計	
隻	1840	16 (55.2)	10 (34.5)		-	-	29 (100)
数	1845	34 (54.0)	15 (23.8)	1 (1.6)	1 (1.6)	2 (3.2)	63 (100)
重	1840	1,925 (53.0)	1,288 (35.5)		134 (3.7)	-	3,633 (100)
量	1845	4,314 (49.6)	1,986 (22.8)	120 (1.4)	3,231 (37.1)	360 (4.1)	8,706 (100)

⑨ バイルート

	イギリス	フランス	ギリシア	ロシア	オーストリア	小計	
隻	1835	13 (3.8)	26 (7.6)	104 (30.5)	10 (2.9)	20 (5.9)	341 (100)
数	1840	17 (13.9)	9 (7.4)	26 (21.3)	1 (0.8)	31 (25.4)	122 (100)
	1845	40 (18.3)	35 (16.1)	92 (42.2)	11 (5.0)	15 (6.9)	218 (100)
重	1835	1,635 (7.7)	2,017 (9.5)	7,993 (37.7)	-	4,153 (19.6)	21,217 (100)
量	1840	2,035 (18.5)	1,252 (11.4)	2,704 (24.6)	134 (1.2)	7,324 (66.6)	11,004 (100)
	1845	5,159 (15.9)	4,329 (13.4)	12,731 (39.3)	3,658 (11.3)	2,438 (7.5)	32,403 (100)

⑩ アレクサンドリア

	イギリス	フランス	ギリシア	ロシア	オーストリア	小計	
隻	1836	101	79	154	27	352	
	1840	71	39	21		48	
数	1843	188 (20.3)	38 (4.1)	175 (18.9)	10 (1.1)	198 (21.4)	925 (100)
	1846	265 (23.6)	64 (5.7)	112 (10.0)	20 (1.8)	135 (12.0)	1,121 (100)
	1847	465 (31.1)	234 (15.7)	147 (9.8)	31 (2.1)	180 (12.0)	1,495 (100)
重	1836	8,754	11,287	3,623		21,265	
	1840	13,005	7,794	1,235		9,024	
量	1843	38,391 (22.0)	7,075 (4.1)	32,332 (18.6)	2,228 (1.3)	53,309 (30.6)	174,223 (100)
	1846	80,331 (43.0)	11,171 (6.0)	18,491 (9.9)	5,324 (2.9)	32,861 (17.6)	186,661 (100)
	1847	136,449 (37.9)	70,278 (19.5)	26,387 (7.3)	7,366 (2.0)	46,269 (12.8)	360,319 (100)

典拠) Gt. Britain, *Parliamentary Papers*, 1837, Vol. XLIX-1(86), pp. 382- 383; 1837- 38, Vol. XLVII- 1(137), pp. 368, 370- 372; 1840, Vol. XLIII- 437(275), pp. 361- 363; 1844, Vol. XLVI- 529(596), pp. 231, 238; 1849, Vol. LIII- 1(1053), pp. 334- 337, 339- 341, 345- 347; 1857- 58, Vol. LVIII- 361(2447), pp. 162- 163, 165- 168, 177; 1862, Vol. LVII- 495 (3067), pp. 241, 247, 288- 289; J. MacGregor (ed.), *op. cit.*, Vol. 2, pp. 79, 86, 88, 98- 99, 119, 152, 207- 208, 210, 252, 255.

註

- (01) E. Schwarzer, *Österreichs Land- und Seehandel mit Hinblick auf Industrie und Schifffahrt*, Triest, 1846, S. 144- 161. 海上貿易については、F. Babudieri, “Maritime Commerce of the Habsburg Empire: The Port of Trieste”, A. E. Vacalopoulos (ed), *Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies from the Mid- 18th Century to 1914*, Thessaloniki, 1988. オーストリア・レヴァント貿易に関する研究の多くは 18 世紀の絶対主義時代を対象とするものである。P. Gasser, “Österreichs Levantehandel über Triest 1740- 1790”, *Mitteilungen des österreichischen Staatsarchivs*, Bd. 7, 1954; W. Kaltenstadler, “Der österreichische Seehandel über Triest im 18. Jahrhundert”, *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, Bd. 55- 56, 1968- 69.
- (02) オーストリア貿易統計では動物由来の皮革・毛皮などを全て農業産品として計上している。これらをその用途から工業原料として勘定すれば、農業産品の比重は減少、工業原料の比重が上昇することになる。
- (03) C. Issawi, *The Economic History of Turkey 1800- 1914*, Chicago, 1980, pp. 110- 111; R. Owen, *The Middle East in the World Economy 1800- 1914*, London, 1981, pp. 86- 87.
- (04) H. Inalcik/ D. Quataert (ed.), *An Economic and Social History of the Ottoman Empire 1300- 1914*, Cambridge, 1994; E. Eldem, “Capitulations and Western Trade”, S. N. Faroqi (ed.), *The Cambridge History of Turkey*, Vol. 3: The Later Ottoman Empire, 1603-1839, Cambridge, 2006; 服部春彦『フランス近代貿易の生成と展開』ミネルヴァ書房 1992 年。
- (05) S. Pamuk, *The Ottoman Empire and European Capitalism, 1820- 1913: Trade, Investment and Production*, Cambridge, 1987, pp. 32- 33; R. Kasaba, *The Ottoman Empire and the World Economy: The Nineteenth Century*, New York, 1988, pp. 87- 88; 拙稿「イギリス自由貿易運動とトルコ市場論争——アーカート＝コブデン論争を中心に——」『鳥取大学・教育地域科学部紀要』〔地域研究〕第 3 巻第 2 号 2002 年、24 - 28 頁。
- (06) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 446- 447; J. Bowring, *Report on Egypt 1823- 1838 under the Reign of Mohamed Ali*, London, 1998. なおエジプト外国貿易の市場構造について、石田 進『帝国主義下のエジプト経済——十九世紀エジプトの植民地化過程の分析——』お茶の水書房 1974 年、99 - 104 頁。
- (07) S. Pamuk, *op. cit.*, pp. 191- 198; H. Inalcik, “When and How British Cotton Goods Invaded the Levant Markets”, H. Islamoglu- Inan (ed.), *The Ottoman Empire and the World- Economy*, Cambridge, 1987, p. 375.
- (08) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 448- 450.
- (09) Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (以下 DDSC) , *Denkschrift der Ersten k. k. Donau- Dampfschiffahrts- Gesellschaft zur Erinnerung ihres fünfzigjährigen Bestandes*, Wien, 1881; K. Waldbrunner, *125 Jahre Erste Donau- Dampfschiffahrts- Gesellschaft, 1829- 1954*, Wien, 1954; F. Pisecky, “Die größte Binnenreederei der Welt: 140 Jahre Erste Donau- Dampf- schiffahrts- Gesellschaft: Größe und europäische Bedeutung der österreichischen Donauschiffahrt”, *Tradition*, Bd. 15, 1970.
- (10) O. Stark, *Eine versunkene Welt: Die Geschichte des österreichischen Lloyd*, Wien, 1959; R. E. Coons, *Steamships, Statesmen, and Bureaucrats: Austrian Policy towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd, 1836- 1848*, Wiesbaden, 1975; D. Winkler/ G. Pawlik, *Die Dampfschiffahrt Gesellschaft österreichischer Lloyd 1836- 1918*, Graz, 1986; 佐々木、前掲書、第 5 章、高田茂臣「オーストリア・ロイドの創業と発展」『経営論集』第 16 巻 2008 年。
- (11) トラブゾン経由の東西中継貿易は衰退傾向にあり、オーストリア・レヴァント貿易の全体に占める比重は低い。C. Isswai, “The Tabriz- Trabzon Trade, 1830- 1900”, *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 1, 1970.
- (12) V. Kardasis, “The Port of Syra in the Nineteenth Century”, A. E. Vacalopoulos(ed), *op. cit.*, pp. 255- 256.
- (13) 1847 年のスミルナ居留外国人 17,584 名のうち、フランス人 712 名 (4.0 %)、イギリス人 206 名 (1.2 %)、ロシア人 180 名 (1.0 %) に対して、オーストリア人は 4,000 名 (22.7 %) に達する。R. Kasaba, *op. cit.*, pp. 70- 71.
- (14) 1823 年のイスタンブール寄港船舶として、オーストリア船 600 隻、フランス船 16 隻という数値が指摘されている。V. J. Puryear, *France and the Levant: From the Bourbon Restoration to the Peace of Kutiah*, Berkeley, 1968, p. 169.
- (15) H. Pavelka, *English- österreichische Wirtschaftsbeziehungen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts*, Wien, 1968, S. 111- 112.

〔Ⅱ〕政策主体

政策展開を考察するに先立って、その主体となる国家権力の構造を確認しておこう。⁽⁹¹⁾

① 財務庁・通商委員会と経済政策

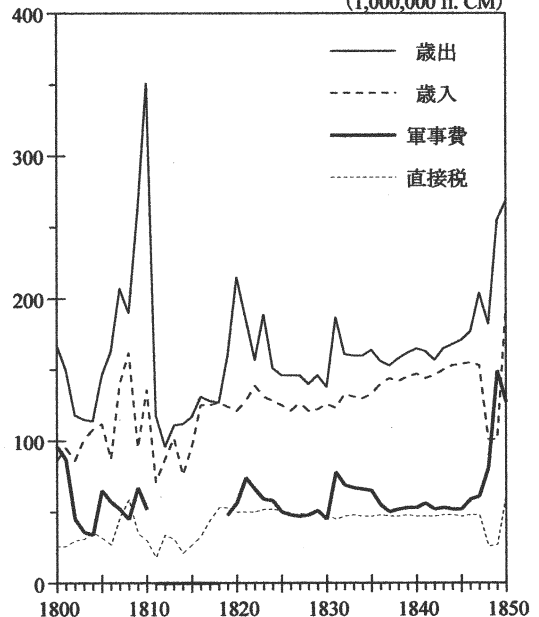
まず通商政策であるが、三月前期において経済・財政を管轄した機関は「財務庁」Hofkammer である。だが財務庁は、18 世紀の「官房主義」Kamerarismus を継承し、第一義的には国庫財源の拡充を目的とする組織であって、通商・産業政策についてもあくまで財源基盤を創出する手段として運用してきた。なかでも財務長官 Präsident/ Finanzminister シュタディオ Johann Philipp von Stadion (在任 1815 - 24 年) は、ナポレオン戦争に伴う経済混乱・財政逼迫を收拾するべく、通貨・財政改革の実行を優先した。このため財務庁は、通商・産業政策を独立的な下部組織に移管する必要を実感し、1815 年 8 月の上奏 Vortrag を経て、1816 年 6 月に「通商委員会」Kommerzhof-Commission を新設、その議長としてシュタール Philipp Ritter von Stahl (在任 1815 - 24 年) を任命した。⁽⁹²⁾

だが、財務庁の国庫利害・税制改革は、通商委員会の商業利害・関税政策と矛盾することも多く、両者は政策方針をめぐってしばしば対立した。このため財務長官シュタディオは 1824 年に通商委員会を解散し、通商政策の権限を回収する一方、以後シュタールは名誉職的な「内務長官」Hofkanzlei (在任 1824 - 30 年) に就任し、通商政策の実権を喪失している。権力構造の点においては依然として官房主義の原理が優位であったと言えよう。だが間もなく財務長官シュタディオが急逝する一方、その後任長官ナダスト Michael Graf Nádasdy (在任 1824 - 30 年) はむしろ財政再建に専念したため、通商政策は引き続きシュタールの育成した革新派の通商官僚が遂行したのである。⁽⁹³⁾

② 宮内・国務庁と外交政策

次に外交政策の担当機関は「宮内・国務庁」Haus- Hof- und Staatskanzlei であり、メッテルニヒ Klemens Wenzel Lothar von Metternich が当初外相 Außenminister、後に宰相 Staatskanzler (在任 1809・21 - 48 年) として管轄した。⁽⁹⁴⁾ だが外交政策の重要な要素となる軍事は、「国防省」Hofkriegsrat が権限を握ったほか、⁽⁹⁵⁾ その財源基盤に関しては上述の財務庁が監督する立場にあったが、三月前期を通じて国家財政は慢性的な赤字収支を記録したため、歴代の財務長官は軍事支出の抑制に努めている。⁽⁹⁶⁾ 1820 年代はナポレオン戦争後の経費膨張が漸く終息し、緊縮財政が軌道に乗った時期であったが、これは軍事費の削減によるところが大きい(図 09)。このためメッテルニヒは軍事を後盾とした外交政策を展開できず、あくまで国際会議での対話・交渉を重視せ

図 09 オーストリア国家財政 1800 - 50 年
(1,000,000 fl. CM)



典拠) B・R・ミッチェル (中村宏・牧子訳) 『ヨーロッパ歴史統計：1750 - 1993』東洋書林 2001 年、816、825 - 826 頁；A. Beer, *Die Finanzen Österreichs im XIX. Jahrhundert*, Prag, 1877, S. 391；H.- H. Brandt, *Der österreichische Neoabsolutismus: Staatsfinanzen und Politik 1848-1860*, Göttingen, 1978, Tabelle 63, S. 1100- 1101.

ざるを得なかったのである。財務・軍事上の制約は、オーストリアの国際的地位が失墜した一因であるが、メッテルニヒの平和外交＝会議外交における内政的条件として重要と思われる。

なお当該官庁が管轄する外交政策には、広義には外国との通商問題も含まれている。したがって通商政策は、直接的には上述の通商委員会が運営し、間接的にはその上部機関の財務庁が監督するが、究極的には宮内・国務庁が統制するのである。だが通商委員会は国内において経済政策の専門知識・立案能力を保持する唯一の政府機関であったから、実質的には通商委員会・通商官僚の判断が宮内・国務庁の政策決定を左右したとされる。しかも通商委員会議長シュタールと外相＝宰相メッテルニヒの間には良好な相互理解が存在し、両者は多くの政策領域で協調関係を維持したことが指摘されている。⁽⁹⁷⁾ 三月前期の外交政策には、国際政治に起因する自律的な外交利害だけでなく、貿易問題に由来する経済的な通商利害の反映される余地があったことに留意しておきたい。

③ 大使・領事制度

ウィーン政府の決定した通商・外交政策を遂行するのは、現地の在外大使・領事制度である。レヴァント世界の場合、1718年のパッサロヴィツ条約によって、オスマン帝国領内における駐土大使 Internuntius・各地領事の配置が承認された。なかでもレヴァント諸港（イスタンブール・アレクサンドリア・スミルナ）の領事は、必要書類の発給、経済情報の提供など、オーストリア商人・海運業者の支援を任務とし、レヴァント貿易の成長にとって不可欠の存在であった。⁽⁹⁸⁾

だが実際には、既に18世紀以来、領事制度は必ずしも有効に機能していない。これにはレヴァント世界に独特な領事制度が関係している。一般に在外領事は宰相の推薦を受けて皇帝が任命するが、文明圏の異なるレヴァント世界の場合、その推薦には現地事情に詳しい駐土大使の意向・人脈が大きく反映され、また人材としては、現地事情に疎い本国官吏ではなく、現地の言語・慣習に精通するオスマン臣民が採用される事例も少なくなかった。これらの領事は待遇が無給であったから、必要経費を調達するため、自国商船から積荷価格の2%を「領事料金」(コティモ cottimo)として徴収することを認められていた。だがこの領事料金は次第に私益確保の手段として悪用され、かくして商業・司法知識を欠く非専門家が大使との人脈を通じて領事職位を買収する一方、その買収費用を回収するため商人から領事料金を増徴し、商業活動をむしろ阻害していたのである。⁽⁹⁹⁾ このため財務庁は、18世紀末の対仏戦争＝領土再編を契機として、領事制度の任務・組織・俸給体系を再編する準備を進めたが、戦時の領土変更＝沿岸喪失のため作業は中断していた。⁽¹⁰⁰⁾

戦後、ピアストル通貨の減価に伴い、レヴァント各港領事は1818年に領事料金を引き上げたが、この措置は本国商船のレヴァント海運を攪乱する一方、多くの本国商船は領事料金を敬遠して外国諸港に船籍登録を移したため、結果的に領事収入の減少を招いた。財務庁・通商委員会議長シュタールは、レヴァント貿易を阻害する領事制度を解消するため、1819年に本国官吏の登用、有給制度の導入を提案している。外相メッテルニヒは、現地領事が外交業務・機密情報にも関与することから、単純な経済的・商業的な視点での領事人選には抵抗したが、1820年以降は通商委員会にも領事候補に関する意見を求め、また外相宛て領事報告を通商委員会に対して開示している。⁽¹⁰¹⁾

領事制度については駐土大使シュテルマー Ignaz Freiherr von Stürmer（在任1802－18年）もその弊害を指摘しており、1814年・18年の改革提案によって、本国出身・有給領事の養成・派遣を求めている。これまで東方政策の専門官僚を養成してきたのは、マリア・テレジア時代1854年に設立された「オリエント・アカデミー」Die orientalische Akademieであるが、教育課程の重点は外交交渉に必要な語学能力の養成に置かれていた。だがレヴァント貿易の成長に対応した専門官僚への需要が高まるなか、メッテルニヒは教育課程を再考する必要を実感し、博物、地理、統計、通商、海事法

制など、通商活動の支援に必要な技能・見識の修得を強化している。以後こうした専門官僚がレヴァント各地に大使・領事として配置され、オーストリア東方外交を担うことになる。⁽¹¹⁾

1821年にギリシア独立戦争が勃発した結果、レヴァント海域における戦時物資の輸送業務が増大したため、通商委員会にとって海運活動を阻害する領事料金の是正が課題となる一方、外相メッテルニヒとしても東方状況に精通する専門官僚の配置は急務となった。このためメッテルニヒは1822年、軍部出身の駐土大使リュツォフ Rudolf von Lützow (在任1818-22年)を解任し、オリエント・アカデミー出身の新任大使オッテンフェルス Franz Freiherr von Ottenfels (在任1822-32年)を派遣している。同時に1822年の領事改革では、旧来一律2%の領事料金をイスタンブールでは即時全廃、アレクサンドリア・スミルナでは当面1%に減額、1824年に全廃するとともに、領事料金の改廃＝領事収入の減少を補填するべく、1823年の領事改革では人事・俸給制度を改正した。⁽¹²⁾かくしてレヴァント世界の通商・外交事情に対応可能な大使・領事制度が整備されたのである。

註

- (01) 権力構造の分析は小稿の課題を超えるが、国家行政の関連文献としては、F. Walter (Hg.), *Die Österreichische Zentralverwaltung*, II Abteilung: Von der Vereinigung der österreichischen und böhmischen Hofkanzlei bis zur Einrichtung der Ministerialverfassung (1749- 1848), Bd. 1- Hlbbd. 2: Die Geschichte der österreichischen Zentralverwaltung 1780- 1848, Teil 2: Die Zeit Franz II. (I.) und Ferdinands I. (1792- 1848), Wien, 1956. また関連法令の条文は、*Ebenda*, Bd. 5, Die Zeit Franz II. (I.) und Ferdinands I. (1792- 1848): Aktenstücke, Wien, 1956.
- (02) S. H. Rumpel, "Philipp Ritter von Stahl: Der Werdegang des Bruchsaler Baumeistersohnes vom Speyrer Kanonikus zum österreichischen Hofkanzler 1760- 1831", *Mitteilungen des österreichischen Staatsarchivs*, Bd. 8, 1955, S. 153- 154.
- (03) 閣僚人事については、E. R. Huber, *Deutsche Verfassungsgeschichte seit 1789*, 8Bde., Stuttgart, 1960, Bd. 2, S. 10- 14.
- (04) メッテルニヒの肩書きは「外相」から「宰相」に昇格するが、その意はあくまで「宮内・国務庁」長官であり、権限はあくまで当該官庁の管轄する外交政策に限定される。国内行政の中核はむしろ「内務省」Hofkanzlei であって、国務長官コロヴラート Franz Anton Graf von Kolowrat- Liebsteinsky (在任1825- 48年)がこれを主導するとともに、宰相メッテルニヒとの確執・対立が知られている。A・J・P・テイラー、前掲邦訳、58- 59頁。
なおメッテルニヒの政策形成には思想家・文筆家のゲンツ Friedrich von Genz (1764- 1832)が宮廷顧問 Hofrat として一定の影響を与えている。十河 佑貞「ゲンツとメッテルニヒの関係」『史苑』第15巻1943年。
- (05) G. E. Rothenberg, "The Austrian Army on the Age of Metternich", *Journal of Modern History*, Vol. 40, 1968; 矢田、前掲書、第二部・第四章「ハプスブルク帝国の軍隊と民族問題」、520- 522頁。
- (06) A. Beer, *Die Finanzen Österreichs im XIX. Jahrhundert*, Prag, 1877, Kapitel 4; A・スケッド、前掲邦訳、9- 12頁、R・オーキー、前掲邦訳、95- 96頁。
- (07) H. von Srbik, *Metternich: der Staatsmann und der Mensch*, 3Bde., München, 1925- 1954, Bd. 1, S. 531.
- (08) 歴代駐土大使・各地領事の一覧は、M. Sauer, "Zur Reform der österreichischen Levante- Konsulate im Vormärz", *Mitteilungen des österreichischen Staatsarchiv*, Bd. 27, 1974, Anhang, S. 234- 237. 地理的な配置状況の変遷は、L. Kammerhofer, "Konsularwesen der Habsburgermonarchie (1752- 1918): Ein Überblick mit Schwerpunkt auf Südosteuropa", H. Hepner (Hg.), *Der Weg führt über Österreich... Zur Geschichte des Verkehrs- und Nachrichtwesens von und nach Südosteuropa*, Wien, 1996, S. 32- 35.
- (09) M. Sauer, a. a. O., S. 198- 199.
- (10) M. Sauer, a. a. O., S. 201- 202.
- (11) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 369- 375; H. P.- Hardtenstein, "Von der orientalischen Academie zur k. u. k. Konsularakademie: Eine Mariatheresianisch- Institution und ihre Bedeutung für den auswärtigen Dienst der österreichisch- ungarischen Monarchie", A. Wandruszka (Hg.), a. a. O., S. 143- 145.
- (12) W. Steinmetz, "Österreichs Levantehandelspolitik nach dem Wiener Kongreß", *Österreich in Geschichte und Literatur*, Bd. 14, 1970; M. Sauer, a. a. O., S. 203- 206.

〔Ⅲ〕政策展開

（１）通商政策：シュタール自由貿易政策とレヴァント貿易

まず1820年代の通商政策を検討しよう。後述する外交政策が戦前体制の復活を試みたとすれば、通商政策はむしろ18世紀官房主義＝保護体制の大幅な再編を志向した点が特徴である。

① シュタールの政策構想

1820年代における通商政策を理解する上で、通商委員会議長シュタールの現状認識・政策構想を無視することはできないであろう。シュタールは通商委員会「業務報告」（1823年9月23日）の「外国貿易」篇において、オーストリア外国貿易の相手市場を、Ⅰ「現在重要」、Ⅱ「将来有望」、Ⅲ「中間」の三種に区分して検討している。以下その概要を整理しよう。⁽⁹¹⁾

まずⅠ「現在重要な相手市場」はさらに三つの貿易環節に分かれるが、その第一は「レヴァント市場」である。レヴァント市場は「オーストリア工業製品の仕向け先」であるとともに、各種製品の供給地帯として重要である。なかでも、①「モルダヴィア・ワラキア」は肥沃な生産地帯をもつにもかかわらず、十分開発されないまま放置されている。その活用には「ドナウ河経由の河川貿易」を振興するとともに、現地の「領事制度を整備」すること、また外交面において東方状況の安定を維持することが不可欠である。また、②「エジプト」は近年の太守の改革によって貿易成長＝商業革命 *Handelsrevolution* が著しく、今後注目してゆく必要がある。対照的に、③ナポリ・教皇国家・ピエモンテ・トスカーナとの貿易関係は縮小、とりわけ製品輸出は後退する傾向にある。背景としては、西欧製品の参入、当該諸国の保護関税、購買能力の停滞が指摘される。見られる如くシュタールは、トリエステ拠点のアドリア海・地中海貿易、なかでも太守メフメット・アリ（在任1805－48年）のもとで急速に成長するエジプトとの貿易関係に注目しているのである。

第二の重要市場は「東欧世界」＝ロシア・ポーランド・プロイセンであり、レヴァント市場に次ぐ意義を与えられているが、なかでも地中海製品の販路として重視されていることが留意される。シュタールにとって東欧市場は単独で存在するものではなく、あくまでアドリア海を経由する上述レヴァント貿易との相互関係において位置付けられているのである。ただし東欧市場とはいずれも陸路・河川で国境を接するため、その成長には河川航行の自由を遵守することが不可欠であるが、この点においてツァーリ政府の国際河川規定に対する違反行為が障害であって、プロイセンとの共同歩調による事態の改善が必要であるとされる。

第三の重要市場は「中欧世界」＝ドイツ連邦諸邦である。各種製品（中級繊維品・鉄製品・ガラス・楽器・馬車）・一次産品（果実・ホップ・木材・鉱水・石炭）の販路として重要であり、なかでもザクセン市場の成長が注目される。なおF・リスト *Friedrich List* が連邦各地で貿易・関税制度の統一を提唱していることに言及し、統一市場の形成は通過貿易に依存する諸邦には打撃となるものの、中小諸邦には有利であって、また東限に位置するオーストリアにとって通過関税の解消に伴う損益はなく、オーストリア政府は連邦盟主として「連邦関税」の導入を主導してゆくべきことを主張している。シュタールが重視するザクセンは、ドイツ連邦内の東西・南北貿易が交差する中継拠点にして、バルト海・北海貿易との連絡経路であったから、シュタールはトリエステ拠点のレヴァント貿易と接続する大陸市場として、上記の東欧世界とともにドイツ諸邦・西欧諸国を位置付け、オーストリアを中継拠点とする東西貿易の創出を展望したものである。

他方、Ⅱ「将来有望な相手市場」を見ると、その第一はアメリカ合衆国である。オーストリア船の対米海運は決して多くないが、対するアメリカ船は頻繁に来航している（近年は年間30－40隻）。しかもアメリカ船は大量の貨物を積載して帰還しており、イギリス船がほとんど無貨物で出港する

のとは対照的である。アメリカ向け輸出を促進するには暎米両国が相互に関税を緩和する通商条約の締結が望まれる。なお新大陸世界では他にブラジル貿易の成長も期待される。第二は北西ヨーロッパであるが、その成長には流通経路のエルベ河における自由航行の保証が不可欠である。第三はアジア市場であり、これには地中海経由、大西洋経由の二つの経路が存在する。前者は西アジア向けガラス製品の販路として、後者は中国向け水銀の販路として有望である。以上の市場の場合、いずれもレヴァント世界が本国市場と接続する上での輸送経路となってくる点に注目されたい。

最後にⅢ「中間的な貿易市場」であるが、第一はフランスであり、前述した地中海貿易の一角として展開されるが、明らかにオーストリアの輸入超過を記録し、大幅な収支赤字となっている。第二はイギリスであるが、貿易・生産水準・資本規模のいずれにおいても圧倒的に優位であり、今後その動向を観察してゆくことが必要だとしている。シュタールが生産力・輸出力において明らかに優勢な英仏両国を「中間的」に重要な相手市場としていることは、両国に従属的な市場に転化することなく、独自の市場を開拓してゆく意志の表れと思われる。

以上の如くシュタールはオーストリア外国貿易の生命線を何よりもレヴァント世界に求めたが、列国の政治利害が交錯するオスマン帝国領域において円滑な通商活動を実現するには、外交政策との緊密な連携が必要となってくる。そこで次にメッテルニヒの経済意識に付言しておこう。

一般にメッテルニヒに関しては、ウィーン体制を主導した外交政策の手腕が分析（評価・批判）される反面、その経済政策への関与、あるいは外交方針の策定における通商問題の要素は十分検討されず、むしろメッテルニヒの経済問題に対する意識は低いと評価されてきた。⁽⁹³⁾ だが実際には、保守的な政治家としては珍しく、近代的な運輸整備・国土開発に抵抗せず、むしろ積極的な技術移転による社会・経済改革に関心を示すとともに、⁽⁹⁴⁾ また権威的な地位を裏付ける物質的な基盤として通商政策の整備も重視したとされる。なかでもオスマン帝国との貿易関係については、戦略的・外交的な利害とともに、通商的・経済的な観点から関心を払い、トリエステ拠点のレヴァント産品輸入を、単に必要な物資の国内向け輸入のみならず、スイス・ドイツ連邦向け再輸出の手段として注目し、オーストリアが当面は近隣の南ドイツ諸邦（バイエルン・ヴュルテンベルク）と、将来的にはベーメンを経由してザクセン・プロイセン市場とも接続し、さらにはレヴァント＝中部ヨーロッパを貫通する東西中継貿易の拠点として機能することを展望したと言われる。⁽⁹⁵⁾

② 関税制度

以上の政策構想・市場志向を踏まえ、関税政策の展開を確認しよう。その前提となる 18 世紀の関税制度を振り返れば、啓蒙専制主義＝「ヨーゼフ主義」Josephinismus は産業・通商政策を財源拡充の手段として位置付け、財務庁は国庫収入の基盤となる国内産業の育成に努めてきた。すなわち、対内的には国内市場を創出するためハプスブルク帝国領内の関税統合を進め、1760 年代にベーメン、1784 年にガリツィアを統一関税に結合したほか、ハンガリーの地方税関も統制下に置いた。また対外的には 1775 年の保護関税を契機として輸出促進・輸入制限と貿易黒字の維持＝貴金属の蓄積を図り、1784 年の許可制度では、許可品目以外の輸入を禁止する「禁止制度」Verbotssystem を導入、続く 1788 年の関税改革では多くの品目に禁止的な高率関税を設定した。当該関税は 18 世紀通商規制の到達点をなすとともに、対仏戦争に伴う再編を経て、19 世紀通商政策の出発点となる。⁽⁹⁶⁾

戦後は対仏戦争で逼迫した国家財政の再建が急務とされ、財務長官シュタディオンは、1816 年に「オーストリア国立銀行」Österreichische Nationalbank を創設し、不換紙幣の回収＝通貨制度の改革を進めた。⁽⁹⁷⁾ 他方、関税政策については前述の如く 1816 年に通商委員会を創設して委任したが、その議長シュタールも、当面は戦後不況の脱却を優先して国内市場の拡大を図り、1817 年にはロン

バルディア・ヴェネツィア（1815年のウィーン条約によって墺領）に対して本国関税を適用し、ハンガリーを除く一大関税領域を形成した。⁽⁹⁷⁾ また対外関税については、繊維・製鉄工業の多くが、終戦によって政府の兵器・軍服需要を喪失したのみならず、大陸封鎖の解除によってイギリス製品との競合に直面したため、貿易規制の強化による国内市場の防衛を請願していた。皇帝フランツ一世も支配体制を確立する上で社会不安の払拭、雇用情勢の安定を重視したため、シュタールは1817年・18年の関税改革によって繊維・金属製品の輸入禁止を維持した。⁽⁹⁸⁾ 同じくマグナーテンの甜菜栽培・精糖工業も大陸封鎖の解除に伴う外国商品の流入を警戒したため、1821年の関税改革では、精糖業者向け粗糖の関税を緩和した反面、国産砂糖と競合する精糖の関税は強化している。⁽⁹⁹⁾

だが以上はあくまで戦後不況に対応した暫定措置であって、もともとシュタールは長期的な競争力向上・消費者保護の観点、あるいは密輸防止・税収確保の便宜に対する考慮から、高度な通商規制には反対の立場であった。このため、戦後経済が安定するに伴い、財務長官シュタディオンの対する1821年12月25日の覚書で禁止制度を次のように批判している。すなわち、「一国の経済は、経験科学の導く法則に立脚しながらも、その適用は地域の特性に依存」し、「その国力・文化は、農業・工業・貿易における相互作用の最適な発展にかかっている」以上、貿易政策の方針として、「①国内で必要とされる製品、国内でも十分存在する商品の輸入は解禁すること、②先進技術の導入によって良質・安価な生産が可能となる製品については国内で生産を試みることに、③その習熟を達成するまで当該製品の生産は外国製品から保護すること、④通過貿易は農業・工業・貿易の相互作用を促進するものであり、可能な限り解禁すること」、以上が必要である。「通商委員会は40年以上前の伝統的な禁止制度を維持し、併合領土にも適用してきた」が、それは「過去20年の戦争によって世襲領内の産業が多大な損害を被ったため、禁止制度の修正は得策でないと判断したからであって」、「今後古傷が治り次第」、「まだ十分な生産能力をもたない産業部門への便宜は、決して現行の禁止制度によってではなく、むしろ外国製品への高率関税によって図るべきである」。もとより「全く無条件の自由貿易は幻想であるが、目的に応じて修正した場合、繁栄につながる」として、総じて禁止制度の撤廃と関税制度への移行を主張したのである。⁽¹⁰⁰⁾

また革新官僚を代表する宮廷顧問 Hofrat クラウス Anton von Krauß-Elislago（在任1824-49年）は既に1820年8月の通商委員会報告で国内市場を形成する必要性を示している。すなわち、今日「農業国家」Agrikulturstaatenは絶えず近隣諸国への従属の危険にさらされ、また「商業国家」Merkantilstaatenは一時の栄光を維持した先例が無い以上、特定部門に依存する限り「本来の国力」die eigentliche Stärkeの獲得は困難である、むしろ「最も重要なことは国内商業 der innere Handelの成長」であり、国内商業こそ「農業・工業・商業の相互作用を促進し、国民的富 der nationale Wohlstandを拡大させる」上で必要なものであった。その実現には、「国内通商の自由が不可欠である反面、外国貿易の全般的・無制限な自由は障害となる」ため、禁止制度には一定の意義が存在するが、「物理的・道徳的な諸力が発展すれば、競争心 Wetteiferが農業・工業・商業の相互作用を高める」として、一定の生産水準に達した場合の産業成長には貿易制限の緩和が必要だとしている。⁽¹⁰¹⁾

こうして関税政策をめぐる財務長官シュタディオンの国庫利害＝保護主義と、通商委員会シュタールの通商利害＝自由主義が対立するなか、前述の如く1824年の政変（後者の解任、前者の死去）を経て、結局はクラウスらの革新官僚が通商政策を牽引する。かくして1825年の関税改革が大麻の輸出禁止を解除したのを手始めに、⁽¹⁰²⁾ 続く1828年・29年の関税改革は多数の品目について禁輸措置を廃止、かつ輸入・輸出税率とも削減した。⁽¹⁰³⁾ 基本的に三月前期の貿易政策は、18世紀の前期的な重商主義＝官房主義から、本来的な重商主義＝産業育成への転換期にあったと言えよう。

ところで、国家の財政利害、前期的資本の経済利害を優先した通商政策への批判、むしろ国民経済を育成する国内市場の統一・保護関税の設定を求める動きは、解放戦争後のドイツ諸邦全般において確認できる現象である。なかでもプロイセンの場合、1818年の関税法は、王国領内の内国関税を撤廃して領邦市場を統一し、またユンカー経営の穀物輸出に配慮して工業関税を緩和した反面、財源確保の目的から連邦諸邦への通過関税を維持した。このため、その課税対象となる西南諸邦は反発を強め、F・リストは1819年に「ドイツ商工業者協会」Der Deutsche Handels- und Gewerbsvereinを組織し、同年4月14日にはフランクフルト連邦議会への請願において連邦関税の統一を要請する一方、⁽¹⁴⁾ 1820年2月18日にはウィーンを訪問し、連邦議長メッテルニヒに対する書簡において同様の主張を展開している。リストの展開する関税統一論・保護貿易論は、産業振興の手段として国内市場の創出、保護関税の設定を提唱する点においてシュタールとの親和性を示している。だが、リストがドイツ連邦の「国民的」nationalな市場統合を追求したのに対して、シュタールを含むオーストリア通商当局はあくまでハプスブルク多民族帝国の「国家的」staatlichな関税統一を志向したのであって、この点において両者には明確な差異があったと言えよう。⁽¹⁵⁾ かくして連邦関税の構想は挫折し、1828年には局地的な「プロイセン・ヘッセン関税同盟」、「中部ドイツ通商同盟」、「南ドイツ関税同盟」がドイツ連邦内に鼎立する。これに対してメッテルニヒ自身は、関税制度を統括する連邦盟主の立場に固執し、局地同盟の即刻解消と、連邦規約第19条に基づいた連邦関税の策定を志向したが、財務長官ナグストは、むしろ国内産業の利害に配慮した固有の関税制度を重視し、連邦諸邦への同調を拒否している。⁽¹⁶⁾

③ 海運制度

i) ドナウ河航行事業

オスマン帝国との陸路貿易については、馬車の道路輸送に加えて船舶の河川輸送が存在する。だがバルカン山岳地帯の悪路は多大な経費・時間・労力を伴ったため、1807年にアメリカの河川交通で蒸気船が開発されると、既にナポレオン戦争末期の1813年7月には皇帝フランツ一世の名においてドナウ河汽船運行の特権企業が募集された。この計画への応募はなかったが、戦後ドイツ連邦領内でも1816年にライン・ヴェーゼル河で、1818年にエルベ河で汽船航行が始まるなか、通商委員会議長シュタールはドナウ河汽船航行の実現を急ぎ、1817年11月にはドナウ河航行に加えて海上運行を募集事業に加えた。だが国内に参入可能な業者はなく、1819年にフランス資本のベルナル Anton Bernhard・レオン Saint Leon に対して特権が付与されている。だが両者が調達した中古汽船はドナウ河の水流に耐えられず、試験運行は失敗したため、契約は解消された。⁽¹⁷⁾

その後1828年にイギリスの造船技師アンドリュース John Andrews・プリチャード Joseph Prichard が汽船建造・航路運行の特権(15年期限)を取得し、1829年に株式企業「第一ドナウ汽船会社」を設立した。初回株式の発行総額10万グルデン(=額面500グルデン×200株)のうち、15株は皇太子フェルディナンド、宰相メッテルニヒらの皇室・政府関係者に配分されたほか、政府と関係の深い金融商会在多数出資しており、ドナウ河航行事業に対する政府の強い関心を示している。⁽¹⁸⁾

同社はバーミンガムのボルトン・ワット社 Boulton Watt & Co. に対して船舶エンジンを発注し、ドナウ河航行に適応した専用汽船「フランツ一世号」を建造した。1830年9月にはウィーン=ペスト区間300kmの試験運行を実施し、所要時間を陸上輸送の48時間から汽船輸送の14時間へと大幅に短縮した。この結果を踏まえ、同社は1831年2月から定期運行を開始し、同年はあいにくコレラが流行して不規則運行を強いられたものの、90,000グルデンの運賃収入を計上している。⁽¹⁹⁾

だが運行区間をペスト以南に延長して黒海海域・オスマン帝国領土に達するには、技術的にはド

ナウ河中流のカルパティア山脈渓谷における船舶航行の難所、いわゆる「鉄門」Eisernes Tor/ Iron Gateを整備する必要があったほか、⁽²⁰⁾ 政治的には露土戦争（1806 - 12年）に伴う1812年のブカレスト条約によって、ロシアがベッサラビア（ドニエストル＝ブルート河間）を領有するとともに、ドナウ河口キリア水道 Killia Channel を管理しており、その動静に留意しなければならなかった。⁽²¹⁾

ii) アドリア海海運事業

アドリア海における汽船航路の導入については、前述の如く、通商委員会・メッテルニヒとも強い関心を示している。だが国内には汽船運航の展開に十分な資本・技術は無かったため、当初は外国資本に運行が認可された。1817年12月、イギリス資本J・アレン John Allen に対してトリエステ＝ヴェネツィア定期航路における汽船運行の「特許」privilegium exclusivum（15年期限）が与えられ、オーストリア史上最初の汽船会社（通称「イギリス会社」English Company）となった。同社はイギリスから蒸気機関を輸入し、トリエステで汽船「カロリーヌ号」Kalorina を建造したが、⁽²²⁾ 船尾式の単輪船であったため、速度が遅い上に運賃は高く、旅客・貿易業者は従来の高速・安価な小型汽船の使用を愛好している。この結果同社の運行収益は低迷し、1819年にイギリス造船技師モルガン William Morgan の「モルガン汽船会社」Steamship Undertaking of William Morgan が特権を買収した。⁽²³⁾ なお汽船事業の特権制度を先例として、1820年12月8日の特許法は、自国民・外国人を問わず、国内産業に有益な技術革新の事業化には排他的な特許を認めた。⁽²⁴⁾ その後モルガン汽船会社は、1826年の契約によって特許期限を1837年12月まで延長する一方、1829年の特許規定によってヴェネツィア航路における他社船舶の参入禁止をあらためて保証された。⁽²⁵⁾

並行して港湾設備の整備が進められたが、財務長官シュタディオンは1823年の法令によって、トリエステに寄港する外国商船に対して差別料金を導入した。この措置は、外国海運資本との競争から自国船舶を保護するとともに、トリエステの財源基盤を確保するものであったが、長期的には国際競争に耐えうる自国海運の成長を阻害するとともに、外国商船に依存してきたトリエステ貿易活動の発展を抑制するものであった。⁽²⁶⁾ このため1829年には、18世紀以来の自由港トリエステ・フィウメに続き、ヴェネツィアが自由港に指定され、本国の関税体系から解放された。この措置は、1820年代末にドイツ連邦内で局地的な関税同盟の形成が進み、北方の通商経路が寸断するなか、これに対抗したアドリア海経由の南方経路を育成する試みとして注目される。⁽²⁷⁾

またオーストリア綿工業の成長によってエジプト綿花・染料に対する需要が高まるなか、レヴァント貿易を牽引する国内海運業者の成長も期待された。1825年にはウィーンの金融業者「シュタメッツ商会」J. H. Stametz & Co. 及び「コーツ商会」Daniel Coith's Son が、アドリア海全港＝レヴァント全港を結ぶ汽船航路の認可を共同で申請している。これを受けて財務庁は、1820年の特許法に基づき、認可対象をトリエステとレヴァント世界の指定諸港を結ぶ航路に限定し、かつ一年以内の開設を条件として、1826年1月に運行を認可した。だがその後シュタメッツ・コーツ社は定期航路を開設することなく利権を放棄している。沿海州知事の財務庁宛て報告では、ギリシア独立戦争に伴う海賊の出没、なかでも高価な貨物を積載する外国汽船に対する襲撃の急増が、汽船事業の実現を阻害したと言われている。⁽²⁸⁾ のみならずメッテルニヒはギリシア独立戦争に便乗したエジプト太守の反乱を懸念し、その専売事業を武装反乱の財源として警戒したため、専売収入の上昇につながるエジプト産品の輸入を憂慮する一方、国内企業のエジプト向け武器輸出を禁止している。⁽²⁹⁾ だが1825年以降、エジプト太守はスルタンのギリシア反乱鎮圧を支援したため、以後メッテルニヒはエジプトへの警戒を緩め、むしろエジプト市場をオーストリアの製品販路・原料市場として期待するに至った。⁽³⁰⁾ いずれにせよ南方経路の開拓には、現地政情の安定が不可欠であったと言えよう。

註

- (01) ここでは以下の抜粋を参照した。A. Brusatti, “Der österreichische Außenhandel um 1820”, P. W. Roth (Hg.), *Beiträge zur Handels- und Verkehrsgeschichte*, Gratz, 1978, S. 145- 156 (Nachdruck: H. Matis/ H. Bachinger/ H. Koller (Hg.), *Betrachtungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte: Ausgewählte Schriften von Alois Brusatti aus Anlass seines 60. Geburtstag*, Berlin, 1979, S. 141- 153).
- (02) その証左としてしばしば引用されるのが、駐澳アメリカ公使W・H・スタイルズ Stiles の大統領ブキャナン宛て報告(1847年8月26日)である。それによれば、メッテルニヒは「オーストリアを旧態依然とした状態にとどめおいたまま」であると言う。R. E. Coons, “Metternich and the Lloyd Austriaco”, *Mitteilungen des österreichischen Staatsarchivs*, Bd. 30, 1977, pp. 49- 50.
- (03) H. von Srbik, *a. a. O.*, Bd. 2, S. 109- 110.
- (04) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 452- 453.
- (05) 丹後杏一『ハプスブルク帝国の近代化とヨーゼフ主義』多賀出版1997年、89 - 96頁。
- (06) A. Beer, *Die Finanzen Österreichs*, Kapitel 3.
- (07) A. Beer, *Die österreichische Handelspolitik im 19. Jahrhundert.*, Wien, 1891, S. 8- 9; K. Hudeczek, *Österreichische Handelspolitik im Vormärz, 1815- 1848*, Wien, 1918, S. 92- 93; J. Slokar, *Geschichte der österreichischen Industrie und ihrer Förderung unter Kaiser Franz I*, Wien, 1914, S. 69- 70.
- (08) A. Beer, *Handelspolitik*, S. 6- 8; K. Hudeczek, *a. a. O.*, S. 12- 16, 29- 30.
- (09) K. Hudeczek, *a. a. O.*, S. 45- 46, 63- 65, 73- 74.
- (10) A. Beer, *Handelspolitik*, S. 9- 10; K. Hudeczek, *a. a. O.*, S. 27- 29.
- (11) K. Hudeczek, *a. a. O.*, S. 30- 31; J. Slokar, *a. a. O.*, S. 645- 646.
- (12) H. Pavelka, *a. a. O.*, S. 134- 135.
- (13) A. Beer, *Handelspolitik*, S. 13- 14; K. Hudeczek, *a. a. O.*, S. 139- 140.
- (14) なお「ドイツ商工業者協会」の活動については、小林 昇「フリードリヒ・リスト——その生涯と学説——」『F・リスト研究』(1) (『小林昇経済学史著作集』VI) 未来社1978年、29 - 32頁、諸田 実『ドイツ関税同盟の成立』有斐閣1974年、82 - 84頁。また1819年の連邦議会宛て請願については、同書、363 - 366頁。
- (15) K. Hudeczek, *a. a. O.*, S. 31- 32. 1820年のメッテルニヒ宛て書簡については、諸田、前掲書、367 - 368頁。
- (16) W. O. Henderson, *The Zollverein*, Cambridge, 1939, pp. 57- 69; 諸田、前掲書、第二章。
- (17) C. V. Suppan, *Die Donau und ihre Schiffahrt*, Wien 1917, S. 97- 98; H. Hajnal, *The Danube: Its Historical, Political and Economic Importance*, Hague, 1920, pp. 120- 123.
- (18) C. V. Suppan, *a. a. O.*, S. 99; H. Hajnal, *op. cit.*, pp. 123- 125; M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 123- 124. 同社に出資した政府関係者としては、いずれも外務官僚の駐仏大使アポニ Apponyi、駐英大使エステルハージー Esterházy、駐露大使レブツェルタン Lebzelttern が知られる。R. E. Coons, *op. cit.*, pp. 18- 19; M. Sedivy, *op. cit.*, 607, n. 47.
- (19) DDSC, *Denkschrift*, S. 7-10; K. Waldbrunner, *125 Jahre*, S. 11- 15.
- (20) 「鉄門」問題については、J. Stokes, “The Danube and its Trade”, *Journal of the Society of Arts*, Vol. 38, 1890; D. Peucker, “The Regulation of the Iron Gates”, *Geographical Journal*, Vol. 1, 1893, Vol. 8, 1896.
- (21) ロシアの動向は、J. LeDonne, “Geopolitics, Logistiks, and Grain: Russia’s Ambitions in the Black Sea Basin, 1737- 1834”, *International History Review*, Vol. 28, 2006; 拙稿「19世紀前半におけるロシア黒海貿易と南下政策」『鳥取大学・教育センター紀要』第7号2010年、68 - 71頁。
- (22) R. E. Coons, *op. cit.*, pp. 18, 20. 地中海における汽船航行としては、その一ヶ月前に就航したナポリ王国の汽船「フェルディナンド一世号」Ferdinando Iに続き、第二番目であった。
- (23) R. E. Coons, *op. cit.*, pp. 20- 21; 佐々木、前掲書、143- 144頁。なおモルガンはその後「イースタン汽船会社」Eastern Steam Navigation Companyの造船技師・技術顧問に就任するが、イギリス庶民院「インド汽船航路特別委員会」の意見聴取において、1848年までロイド汽船会社の建造汽船20 - 30隻を設計したと証言している。Gt. Britain, *Parliamentary Papers*, 1851, Vol. XXI- 1(372), pp. 463- 468.

- (24) R. E. Coons, *op. cit.*, pp. 19- 20.
- (25) R. E. Coons, *op. cit.*, pp. 22- 23.
- (26) H. Pavelka, *a. a. O.*, S. 58- 59, 72- 73, 82- 84. 従来は船舶重量・停泊期間・積荷種類に関係なく、一律 28 協定グルデン fl. CM であったが、1824 年から船舶重量に応じた料金制度が導入され、外国船は基本料金としてトン当たり 20 クロイツァー、積載貨物がバラスト又は積載容量の半分未満で出港した場合、追加料金としてトン当たり 9 クロイツァー、他に灯台料金としてトン当たり 3 クロイツァー、健康証明書の発行手数料として一律 2.5 - 4 協定グルデン、以上を課された。これに対して自国船はトン当たり 4 クロイツァーのみ課金され、標準的な 150 トン規模の場合、国内・外国商船の負担差額は 43.5 協定グルデン = 4 ポンド 7 シリングと算定された。
- (27) H. Pavelka, *a. a. O.*, S. 148, 156.
- (28) R. E. Coons, *op. cit.*, pp. 21- 22.
- (29) 1827 年にヴェネツィア造船所はエジプト太守から海軍艦艇を受注し、1827 年に完成したにもかかわらず、政府の指示によって納品が差し止められている。M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 462- 463.
- (30) 1828 年にオーストリア貿易業者 2 名がエジプト太守の代金不払を政府に訴えているが、皇帝から対応方法を諮問されたメッテルニヒはエジプトとの友好関係を重視し、現地領事を通じた公式の履行督促を拒否している。通商関係に対して外交関係が優越した事例とされる。M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 463- 465.

(2) 外交政策：メッテルニヒ外交とギリシア独立戦争

次に 1820 年代の外交政策を確認しよう。外交政策は戦前ヨーロッパ国際政治を復活・継承し、ウィーン反動体制の構築・維持を主眼としながらも、外国貿易の成長に伴う一定の変化を経験する。

① メッテルニヒの外交構想

メッテルニヒの外交方針は、一般にヨーロッパ各国の正統政府を維持するため、自由主義・民族運動を弾圧するとともに、列国相互の勢力均衡を図るため、領土拡張・野心外交を抑制することにある。だがこれらは単にヨーロッパ世界の国際的な平和秩序の再建にとって必要であったのみならず、オーストリア自身の政治的・経済的利害にとっても重要であったことに留意しておきたい。多民族国家としてハプスブルク領内の民族統合を維持してゆくには、民族運動・独立戦争の防止が死活問題であり、また内陸国家としてドナウ河・アドリア海との接続を確保してゆくには、ロシアのルーマニア支配、フランスのイタリア進出に対する牽制が至上課題だったのである。⁽⁹¹⁾

1818 年 9 月のアーヘン会議において、四国同盟（英普墺露）はフランスの同盟加入＝五国同盟の組織を認める一方、加盟諸国の定期会議を約束し、メッテルニヒは以後 4 回の会議をドイツ連邦領内、とりわけハプスブルク領内の都市において開催するが、これらはいずれもオーストリアの内政事情を反映している。まず 1919 年 9 月のカールスバード会議では自由主義の弾圧を決議し、その国内への波及を予防したが、次の 1820 年 10 月のトロップハウ会議では同年 7 月のナポリ反乱に対する干渉方針を確認した反面、その手段としてロシアのイタリア出兵を拒否している。続く 1821 年 1 月のライバッハ会議ではあくまでオーストリアの単独干渉を確認し、同年 3 月にナポリ出兵、同年 4 月にピエモンテ出兵を実行した。さらに 1822 年 10 月のヴェローナ会議ではスペイン反乱の鎮圧＝スペイン絶対主義の再建を決議するとともに、オーストリアにとって直接の利害関係は無い故、フランスのイベリア派兵も承認している。⁽⁹²⁾ こうした「会議体制」は、国際的には戦後の国際秩序におけるオーストリアの中心的地位、メッテルニヒの主導的役割を体現していたが、内政的にはバルカン・イタリアの民族運動を抑制し、多民族国家の統一を維持するとともに、経済的にはドナウ河・アドリア海の安全を確保し、オーストリア外国貿易の成長を促したと言えよう。

② ギリシア独立戦争

メッテルニヒ外交の試練は1820年代の東方問題である。ウィーン会議はオスマン代表を招聘しなかったため、オスマン帝国領土のバルカン世界はウィーン体制の関知しない領域であった。⁽⁹³⁾ しかも1820年代の東方問題においては、ギリシア・ルーマニア問題が複合し、ギリシア独立戦争(1821-32年)の過程で露土戦争(1828-29年)も発生している。以下、まず前者から検討しよう。

i) 独立戦争の勃発と1821年ハノーファー会談

ギリシア民族はオスマン帝国の支配下にあったが、経済的には特権商人としてルーマニア穀物の帝都向け輸出を独占するとともに、政治的にはスルタン任命の公国君主としてルーマニア統治を展開し(ファナリオト制度)、ルーマニア両国を支配する立場にあった。⁽⁹⁴⁾ ロシア南下政策の進展に伴い、1812年のブカレスト条約は、ロシアに対して黒海・海峡通航の自由を再認し、ルーマニア保護権を保証したため、以後ギリシア商人はオデッサ穀物貿易を牽引するとともに、ファナリオト君主はオスマン帝国への分離傾向を強めたが、その反面ファナリオト君主に対するルーマニア土地貴族の反発も高まっていた。かくしてまず1821年1月にワラキア反乱が勃発する一方、続く同年2月にはギリシア革命勢力がオデッサで蜂起したが、後者の動きは同年3月にギリシア本土のペロポネソス半島(モレア半島)へと波及し、同年12月に国民議会が成立、1822年1月20日には憲法採択・独立宣言に至った。これに対してマフムート二世(在位1808-39年)はモルダヴィア・ワラキア公国に出兵し、両国のファナリオト制度を廃止する一方、ギリシア正教徒に対する弾圧を進め、また同年5月には軍需物資の流通を管理するため黒海貿易の規制を強化した。⁽⁹⁵⁾

各国の反応を見ると、アレクサンドル一世(在位1801-25年)は、ヨーロッパにおけるポーランド支配を維持する立場から民族運動の興隆を危惧し、1821年6月にワラキア反乱の武力鎮圧に荷担している。だがその反面、南下政策・黒海進出を図る上でオスマン帝国の解体傾向は好都合であったから、オスマン政府のファナリオト君主解任・黒海貿易統制を1812年のブカレスト条約に対する違反として抗議するとともに、オスマン帝国のギリシア独立運動に対する弾圧を非難し、1821年7月18日の最後通告をもって露土国交は断絶する。⁽⁹⁶⁾ 他方、イギリス・リヴァプール内閣 Liverpool (在任1812-27年)の外相カスルレー Castlereagh (在任1812-22年)は、イギリス貿易業者のレヴァント取引が成長するなか、オスマン帝国領土の保全を重視し、駐土大使ストラングフォード Strangford (在任1820-24年)を通じて「厳格な中立」strict neutrality を維持した。⁽⁹⁷⁾

これに対してメッテルニヒは、ギリシア民族の反オスマン運動が、バルカン・イタリア諸民族の反ハプスブルク闘争を誘発する危険を警戒し、オスマン帝国のギリシア統治を正統支配として支持する一方、ギリシア民族の独立戦争を違法反乱として非難した。⁽⁹⁸⁾ だが既に1821年1月のライバツハ会議によってナポリ・ピエモンテ出兵を実施したオーストリアに軍事干渉の余裕はなく、同年8月23日にギリシア問題に関するウィーン会議の開催を提案している。この提案は失敗するが、同年10月20日のハノーファー会談において英墺両国は共同歩調を確認し、ロシアに対して対トルコ戦争の自制を、トルコに対してロシア最後通告への妥協を、それぞれ要請してゆくことで合意した。⁽⁹⁹⁾ また1822年3月・6月のウィーン会談では、ロシア特使タティシチェフ Dmitrii Pavlovic Tatischev とギリシア問題における協調を確認する一方、スペイン問題をめぐるヴェローナ会議の直前同年9月のウィーン外相会談では、外相カスルレーが自殺したためイギリス代表は不在であったが、残る各国はオスマン政府に対してルーマニア駐留部隊の撤退を要求することで合意した。さらに1823年10月のチェルノヴィツ会談 Czernowitz では墺露両帝が会談し、海峡通航に関する露土協議の実施、及び大使交換の再開を確認しており、⁽¹⁰⁰⁾ かくして当面の露土開戦は回避されたのである。

ii) 独立戦争の停滞と 1824 - 25 年聖ペテルブルク会議

マフムート二世は革命勢力の鎮圧に難航したため、1824 年 2 月に属国エジプトに救援を依頼し、独立戦争は第二局面に入る。太守メフメット・アリは本拠エジプトに加えて南部スーダン、東部メッカ・メディナを領有して「アラブ帝国」を形成するなか、さらなる領土獲得を条件として子息イブラヒム・パシヤを派遣した。フランス軍事顧問の訓練を受けて装備・戦術にまさるエジプト軍は同年 7 月にクレタ島を制圧、続く 1825 年 2 月にペロポネソス半島に上陸する。⁽¹¹⁾

イギリスの前任外相カスレーはメッテルニヒと提携してギリシア反乱の鎮圧を図ってきたが、トーリー革新派の新任外相カニング George Canning (在任 1822 - 27 年) は、イギリス商船のレヴァント海運活動をギリシア海賊の襲撃から防衛するべく、ギリシア革命勢力に対する「好意的中立」benevolent neutrality へと政策方針を転換した。すなわち 1823 年 3 月 25 日にはギリシア革命勢力のトルコ沿岸封鎖を公認し、暫定政府を国際法上の交戦組織として認定したほか、イギリス義勇兵の参戦、ロンドン市場のギリシア公債募集 (1824 年) など人的・物的支援を黙認している。⁽¹²⁾ その際イギリス政府は英領イオニア諸島におけるギリシア軍艦の海上臨検を許可したが、これはアドリア海＝地中海を通航するオーストリア船に対する頻繁な停船命令・臨検措置を招いたため、そのレヴァント貿易活動は大幅に阻害された。⁽¹³⁾ また外相カニングは、自身の東方外交を補強するため、従兄弟 S・カニング Stratford Canning を駐土大使 (再任 1825 - 27 年) として派遣している。⁽¹⁴⁾

他方アレクサンドル一世は、エジプト参戦の危機が迫るなか、1824 年 1 月 21 日の覚書によって三大ギリシア自治公国 (ペロポネソス・東ルメリア・西ルメリア) の建設を提案するとともに、その協議のために聖ペテルブルク会議の開催を提唱した。⁽¹⁵⁾ これに対してイギリス外相カニングは、既存の三大公国 (モルダヴィア・ワラキア・セルビア) と合わせたロシアの 6 大衛星国家群の形成を危惧し、出席を拒否した。⁽¹⁶⁾ またメッテルニヒは、そもそもギリシア問題に関する国際協議をオスマン帝国に対する内政干渉として批判し、また自治公国の建設はオスマン領土解体・民族運動を助長するとして反対したが、それ故にむしろ会議参加・外交交渉を手段としたロシア南下政策の抑制に努めた。⁽¹⁷⁾ かくして 1824 年 6 月の第一回会議は、当初の期待に反して各国の駐露大使が参加したにすぎなかったが、メッテルニヒの画策によって、ギリシア問題を解決する基本方針として武力行使ではなく外交交渉を重視することで合意した。⁽¹⁸⁾ 続く 1825 年 2 月の第二回会議は、やはりイギリス代表の派遣はなかったが、参加した残る四国代表はロシアの提起する三大ギリシア自治公国の計画を撤回することに成功したほか、メッテルニヒは対案としてギリシア国家の完全独立を提示したことが知られている。その真意については議論があるが、ロシアの主張する自治公国が保護国化＝衛生国家の成立を意味したとすれば、メッテルニヒの提案した独立国家の形成はロシア勢力拡大に対する防壁の構築を企図したものと考えられる。⁽¹⁹⁾ いずれにせよ同年 4 月 8 日の共同覚書は、オスマン政府に対してギリシア問題に関する国際調停の受入を勧奨するにとどまった。⁽²⁰⁾ 聖ペテルブルク会議は、ロシアが東方問題を統括する試みであった反面、列国がその野望を阻止する機会としても機能したが、その意味で会議出席を拒否し、対露包囲の効果を弱めたイギリスの責任は大きいと言えよう。だが、イギリスの協力が無かったにもかかわらず、残る参加四国がロシア発案のギリシア公国計画を放棄する一方、むしろオーストリアが固執する「武力無き外交交渉」の方針を確認したことは、メッテルニヒの外交的勝利として評価することができよう。⁽²¹⁾

iii) 三国同盟の形成とオーストリアの孤立外交

1826 年 5 月にエジプト軍はコリント湾の戦略拠点メソロンギを攻略し、ギリシア本土に侵入する一方、続く 1827 年 6 月にはアテネが陥落した。かくして独立戦争の鎮圧は時間の問題となった。

外相カニングはオーストリアをギリシア反乱に対する弾圧体制の中枢として嫌悪する一方、アレクサンドル一世はメッテルニヒをギリシア三公国案の廃棄における元凶と見るなか、⁽²²⁾ 続く新帝ニコライ一世(在位1825-55年)のもとで両国は急速に接近する。カニングは1826年2月にウェリントン Wellington を新帝即位の儀式に派遣し、ギリシア問題に関する英露協調の方針を確認した。かくして1826年4月4日の聖ペテルブルク議定書 Protocol は、①スルタン宗主権下に貢納義務を負うギリシア自治公国の創設、②イギリス単独、あるいは英露共同の仲介交渉、③オスマン政府の受入拒否に対する両国の「共同ないしは単独」 in concert or separately での介入、以上を約束した。⁽²³⁾ 一般にイギリス史上、カスルレー時代の英露対立に対するカニングの英露協調(外交革命 Diplomatic Revolution) は、ロシアの暴走を抑制した「カニングの平和」として賞賛されるが、その第三条は、メッテルニヒが聖ペテルブルク会議において抑制したロシアの単独介入を公然と容認したのであって、むしろカニングの外交的失態、「ロシアの外交的勝利」 Victory for Russia と言えよう。⁽²⁴⁾

他方、フランス復古王制は、エジプト軍制改革を支援し、オスマン勢力を後援する立場にあったが、外相カニングは革命時代の在英経験から旧知の新王シャルル十世(在位1824-30年)と交渉し、オスマン包囲の共同歩調を取り付けた。⁽²⁵⁾ かくして1827年7月6日のロンドン条約=三国同盟(英仏露)はギリシア自治の承認とレヴァント貿易の安全を求め、ギリシア初代大統領カポディストリアス(在位1827-31年)を擁立した。⁽²⁶⁾ オスマン政府は調停の受諾を拒否したため、三国艦隊は同年10月20日のナヴァリノ海戦 Navarino においてオスマン・エジプト艦隊を敗った。

三国同盟の対土包囲に対してメッテルニヒは、まず法的性格から見た場合、ギリシア反徒の武装闘争はオスマン帝国の正統支配に対する反乱行為である以上、これを後援する聖ペテルブルク議定書・ロンドン条約はウィーン体制の正統主義を否定する不当なものであるとした。またオスマン帝国のギリシア支配を批判するなら、ロシアのフィンランド支配、イギリスのアイルランド支配も即刻放棄するべきことを示唆している。⁽²⁷⁾ これに対して外相カニングは、ヨーロッパ世界では正統支配が革命運動に優越するが、ウィーン体制に加盟しないオスマン帝国にはバルカン民族を支配する正統原理は無いと主張した。⁽²⁸⁾ しかしメッテルニヒは、1818年のアーヘン会議・第四条は、国際会議における利害当事国の召喚を規定していること、この原則はオスマン帝国にも適用され、聖ペテルブルク議定書・ロンドン条約とも無効であることを示唆している。また規定内容から見た場合、いずれの議定書・条約規定ともオスマン帝国に対して過酷な条件を提示しているため、受諾される可能性は低く、むしろ交渉決裂を口実として露土戦争が勃発する危険が高いこと、すなわちロンドン条約は英仏両国がロシア南下政策を監視する動機で成立しながら、実際にはロシアが対土開戦を正当化する手段として利用されていることを警告している。⁽²⁹⁾

また1826年5月のメソロンギ攻略後、オスマン海軍提督とエジプト派遣軍が作戦方針をめぐって対立するなか、英露の対土包囲を警戒するメッテルニヒは同年10月、東方勢勢に精通する外務官僚プロケシュ・フォン・オステン Anton Prokesch von Osten をアレクサンドリアに派遣し、迅速な作戦再開を勧奨する一方、駐土大使オッテンフェルスを通じて指揮権をエジプト太守に一元化することに成功した。以後オスマン・エジプト海軍はコリント湾を制圧して優位に立ったのであり、メッテルニヒは直接の軍事介入こそ回避しながら、ギリシア反乱の鎮圧に貢献したと言える。⁽³⁰⁾ その反面メッテルニヒは、1827年のロンドン条約によって三国同盟が成立するなか、オスマン政府に対してスルタン宗主権下ギリシア自治公国の建設をはじめ、列国の提案と概ね同様の仲裁計画を提示している。調整は難航し、1827年10月の武力衝突=ナヴァリノ海戦は避けられなかったが、その直前まで外交交渉による解決を試みていたことは注目できよう。⁽³¹⁾

iv) ギリシア海域の危機とオーストリアの海軍派遣

なおオーストリア政府は、列国の対土同盟・軍事干渉に荷担しなかったとは言え、軍事行動が無かった訳ではない。むしろ戦争期間を通じて少なからぬ艦艇をレヴァント海域に派遣している。だがその目的は必ずしも軍事作戦の遂行ではなく、あくまで自国商船の安全確保にあった。ギリシア独立戦争に伴いエーゲ海・イオニア海域ではギリシア武装商船＝海賊の活動が活発となり、オスマン軍艦・商船はもとより、オスマン帝国に対して必要物資を補給するエジプト商船を攻撃したほか、周辺海域で通商活動に従事するヨーロッパ商船への拿捕・拘束も頻発した。⁽³²⁾ こうしたなかレヴァント海域を航行するオーストリア商船は、総数において他国を凌駕したのみならず、オーストリアはオスマン政府を支持する立場にあったから、中立国の商船に比べて攻撃される危険は高かった。このためメッテルニヒは1821年5月31日、皇帝に対して「我が国が保有する唯一の大規模な通商」であるレヴァント貿易を防衛する必要を訴え、その手段として艦隊派遣を主張している。この結果同年7月には軍艦4隻がギリシア沖に派遣されたが、派遣艦艇は順次増強され、ギリシア近海から東地中海全域を活動領域とする事実上のオーストリア地中海艦隊が編成されたのである。⁽³³⁾

だが1827年のナヴァリノ海戦によってオスマン・エジプト海軍が壊滅すると、ギリシア沿海は無法地帯となったため、オーストリア船の被害も甚大となった。メッテルニヒはレヴァント貿易を防衛する手段として、英仏海軍の協力による海賊行為の取締を提唱したが、いずれも失敗している。このためレヴァント貿易を保全する上で自国艦隊の展開は不可欠となり、メッテルニヒはギリシア独立戦争の終結まで地中海艦隊の派遣を維持したのである。⁽³⁴⁾ この1820年代末にはドイツ連邦内において三つの局地的な関税同盟が成立し、なかでも北ドイツ関税同盟によって従来のザクセン経由貿易ルートが断絶する危機に直面していたことを想起する場合、オーストリア外国貿易にとってトリエステ拠点アドリア海貿易の保全は死活問題だったのであり、オーストリア海軍によるレヴァント海運防衛の意義は決して小さいものではなかったと言えよう。

③ 露土戦争

次に並行して発生したルーマニア問題に起因する露土戦争について確認しよう。

i) 露土緊張と和平工作

オスマン政府は前述の如くギリシア革命勢力の潜伏するルーマニア両国に進駐する一方、ギリシア向け物資供給を阻止するため黒海・海峡通航を規制した。これらの措置は1812年のブカレスト条約が保証するロシアのルーマニア保護権、黒海貿易の自由に抵触したため、ニコライ一世は1826年3月17日の最後通告によってオスマン軍隊のルーマニア撤退と海峡通航の自由を求めた。⁽³⁵⁾ オスマン政府は1826年10月7日のアッケルマン条約によってブカレスト条約の遵守を約束したほか、ロシア政府に対して新たにドナウ河口の動脈スリナ水道の管理権を承認することになった。⁽³⁶⁾ だがナヴァリノ海戦を契機として当該条約を破棄したため、1828年4月26日に露土戦争が勃発する。

開戦前夜におけるオーストリアの動きとしては、一連の和平工作が目目される。メッテルニヒは1827年12月にオーストリア・プロイセン・サルディニアの三国でギリシア自治に関する対抗草案を作成し、1828年1月に提示した。その骨子は、①ペロポネソス半島におけるギリシア自治公国の建設、②スルタンによる世襲君主の任命、③オスマン政府への貢納支払義務、④オスマン軍隊の駐留、⑤オスマン治世時代における特権の維持、以上であって、ロンドン条約の自治計画に比して柔軟な内容であったが、スルタンの譲歩は得られなかった。このためメッテルニヒは英仏両国に対して対露外交の再考を求め、ロンドン条約はロシアの対土開戦の口実にすぎないこと、英仏海軍はナ

ヴァリノ海戦によってロシアの対土戦略に荷担していること、以上を主張し、三国同盟の解体を試みている。さらに開戦前夜の1828年4月には、皇帝フランツ一世自らニコライ一世に対して親書を送り、ポーランドあるいはウクライナでの元首会談を申し入れた。⁽³⁷⁾ 以上一連の和平工作は全て挫折し、露土戦争を防ぐことはできなかったが、それでも列国がギリシア支援・対土包囲で足並みをそろえるなか、オーストリアが単独で仲介工作に尽力していた事実は注目されよう。

ii) 戦線膠着と休戦工作

次に戦中であるが、ロシア軍は1828年5月にブルート河を渡河して優位を維持したものの、ドナウ以南ではオスマン要塞の防備が堅く、同年10月のヴァルナ Varna 占領をもって戦線は膠着する。その反面、ギリシア戦線においては、同年8月にはエジプトが撤退する一方、フランスが英露の同意を得てペロポネソス半島に上陸し、オスマン軍が劣勢の状況にあった。⁽³⁸⁾

メッテルニヒはギリシア問題ではオスマン政府を支持する立場にあったが、露土戦争では一貫して中立を維持している。ただし露土開戦に際して、オーストリア国防省は1828年に国内軍隊を増強し、ワラキア国境の防衛を強化しており、またメッテルニヒはエジプトの軍事・物資支援を喪失したオスマン軍隊に対して銃器・兵糧(ハンガリー穀物)を供給する一方、⁽³⁹⁾ イスタンブールには二名のオーストリア陸軍・海軍将校(フィリポヴィッチ Philippovich・ハウスラプ Franz von Hauslab)を配置している。しかも駐露大使ボンベルス Heinrich von Bombelles(在任1826—27年)・ツイヒー Stephan von Zichy(在任1827—28年)は奥露関係の友好に努力したとは言い難く、ロシアは奥土同盟の成立を強く警戒した。現に一部の先行研究はメッテルニヒの参戦計画・同盟構想の存在を示唆している。⁽⁴⁰⁾ だがそもそも1827年のオーストリア常備兵力は三月前期を通じて最低水準にあったから、1828年の兵力増強はあくまで本来の平時規模を回復したにすぎず、1828年のハンガリー穀物供給はロシア軍に対しても行われている。また銃器供給は、英仏軍需産業のトルコ・エジプト向け兵器輸出と競争するため、また将校派遣は郵便制度のルート調査のため、いずれも戦前1827年から既に実施されていたものであって、必ずしも露土戦争への介入に備えた動きではなく、メッテルニヒの対露参戦計画に関する信憑性は必ずしも高くないように思われる。⁽⁴¹⁾

むしろ露土戦期のメッテルニヒ外交で注目すべきは、ギリシア問題で団結した三国が、露土戦争によって分裂の危機にある状況を捉え、ギリシア問題の妥結を試みていることである。なかでもウェリントン内閣(在任1828—30年)はトーリー主流派として革命運動に批判的であったから、ギリシア問題での協力も期待された。このためメッテルニヒはオスマン政府に対して1827年ロンドン条約の受諾を求めたが、マフムート二世は一貫してこの助言を拒否し、和平交渉は頓挫する。並行してメッテルニヒは、露土戦争が再開した場合におけるオスマン軍の勝利は薄いと判断し、駐土大使オッテンフェルスを通じて、戦闘が中断している冬期の講和交渉を説得する一方、駐英大使エステルハージー Paul Anton Esterházy von Galantha(在任1815—42年)を通じてウェリントン内閣に共同歩調を打診しているが(1828年9月14日付文書)、いずれも挫折している。⁽⁴²⁾

ロシアは対土開戦に際してヨーロッパ諸国のレヴァント貿易を攪乱しない旨を約束していたが、ロシア海軍は1828年11月19日にダーダネルス海峡を封鎖し、エジプトのトルコ向け食糧供給を妨害した。この結果、これまでエジプト=トルコ貿易の仲介業務を展開してきたオーストリア商船は多大な損害を受けたため、以後むしろロシア領海内においてロシア兵員・物資の輸送業務に従事している。これに対してメッテルニヒは、駐奥大使タティシチェフに対してロシア海軍の海峡封鎖を抗議する一方、1828年12月には中立国の立場から自国船のロシア向け軍需物資供給を規制した。⁽⁴³⁾ だがこれによって露土関係は悪化したため、メッテルニヒは1829年2月に駐露大使フィッケルモ

ント Karl Ludwig von Ficquelmont（在任 1829—30 年）を派遣し、友好関係の維持に努めたほか、露土両軍に対する兵糧供給を維持している。⁽⁴⁴⁾

他方オスマン政府は、1829 年 2 月に奥土同盟の形成を打診し、代償として港湾都市ラグサに隣接する戦略拠点クレック Klek・ストリナ Sutorina、及びモルダヴィア・ワラキアの一部割譲を示唆している。だがメッテルニヒに対露戦争の企図は無く、また皇帝フランツも外交交渉による早期終戦を望んだため、オスマン政府の対露包囲計画は失敗している。むしろ同年 4 月、オーストリア商船の多くが密かにロシア軍事輸送に従事している事実が発覚し、奥土関係はにわかには悪化した。⁽⁴⁵⁾

こうしたメッテルニヒの中立政策は、しばしば優柔不断な態度として批判されるが、外交政策の目的があくまで平和関係の回復にあったことを証明するものとして留意される。

iii) 戦闘再開と講和工作

露土戦争と並行して三国同盟は、先にオスマン政府の拒絶した 1827 年のロンドン条約を調整し、1829 年 3 月 22 日のロンドン議定書によって、ギリシア自治公国におけるヨーロッパ人世襲君主の即位、内陸北部（アルタ Arta = ヴォロス Volos 線）への領土拡大を確認した（前掲図 08）。ウェリントン内閣の外相アバディーン Aberdeen（在任 1828—30 年）は、実弟の駐土大使ゴードン Robert Gordon（在任 1829—32 年）を派遣して当該規定を提示したが、オスマン政府はその受入を拒否した。⁽⁴⁶⁾ このためロシア軍は同年 6 月 30 日にドナウ右岸シリストリアを攻略、7 月にはバルカン山脈を越え、8 月には帝都から 300km のアドリアノーブルに到達、露土戦争は終結する。⁽⁴⁷⁾

以上の過程におけるオーストリアの対応を見ると、軍事援助こそ回避しながら、物資供給の形態ではオスマン軍隊を支援していることが注目される。なかでも冬期における露土国境オスマン要塞の兵糧不足は深刻になったため、1829 年 2 月 22 日、ロートシルト商会は「シュタメツ商会」Stametz の偽名のもとでオスマン政府と穀物供給の契約を結び、同年 5—8 月の期間を通じて穀物 348,169 ブッシェル（時価 557,149 グルデン）を露土国境のオスマン要塞に供給した。その際、輸送経費の捻出が課題となったため、同会はオスマン政府に 10,000 グルデンの貸付も供与している。⁽⁴⁸⁾

だが露土戦争の春期再開を防ぐにはギリシア問題の解消が先決であって、メッテルニヒはオスマン政府に対して 1829 年のロンドン議定書の受諾を助言している。その際メッテルニヒは、露土戦争に敗れて多大な打撃を受けるより、ギリシア問題で譲歩することによって被害を最小限にとどめることを助言したほか、メッテルニヒに好意的なイギリス駐土大使ゴードンを通じて、ウェリントン内閣の仲裁と三国同盟の譲歩を期待した。だがスルタンの拒否によって同年 6 月に露土戦争が再開すると、以後メッテルニヒは可能な限り早期の休戦を追求し、中立国プロイセンに対して講和斡旋を打診、特使ミュフリング Friedrich Karl Ferdinand von Müffling の招聘に成功した。しかしプロイセン使節がイスタンブールに到着したのは既にロシア軍がアドリアノーブルに接近した 8 月であって、もはやトルコに有利な講和交渉は不可能であった。それでもスルタンは 7 月 29 日の動員令によってなお徹底抗戦の構えを見せていたのであって、8 月中旬の休戦成立にはプロイセン特使と連携した駐土大使オッテンフェルスの説得工作も少なからず寄与している。⁽⁴⁹⁾

なお講和交渉の進む同年 9 月、フランス駐普大使ダグー Hector Philippe d'Agoult は、プロイセン外務省筋の情報として、メッテルニヒがフランスを除く列国でのオスマン領土分割を計画していることを本国に報告し、仏奥関係は一時緊迫する。現に先行研究の一部はメッテルニヒのオスマン分割計画が実在すると考えているが、⁽⁵⁰⁾ 上述の如くメッテルニヒは駐土大使オッテンフェルスを通じて露土講和に尽力する一方、駐英大使エステルハージーを通じてウェリントン内閣のギリシア国土拡大=オスマン領土削減をむしろ批判したのであり、現に駐仏大使アポニ Anton Appony（在任 1826

－ 49 年) はポリニャック内閣に対して事実無根の風評として否定している。⁽⁵¹⁾

iv) 露土講和と埃露協調

露土戦争の終結した結果、1829 年 9 月 2 日 (14 日) のアドリアノーブル条約は以下の内容を確認した。すなわち、第 II 条：モルダヴィア・ワラキア及びその他占領地帯の返還、第 III 条：ロシア商船のドナウ河自由航行、及びドナウ河口聖ジョージ水道における露土国境の設定、第 IV 条：黒海東岸国境の修正、第 V 条：モルダヴィア・ワラキア自治の承認、第 VI 条：セルビア自治の承認、第 VII 条：海峽・黒海航行の自由、第 VIII 条：ロシアへの賠償義務、第 IX 条：その支払保証としての領土割譲、第 X 条：1829 年ロンドン議定書 (ギリシア自治) の承認、第 XI 条：条約規定の完遂期間におけるロシア軍のモルダヴィア・ワラキア・セルビア占領、以上である。⁽⁵²⁾

当該条約をめぐるメッテルニヒの立場であるが、当該条約はロシア保護下のモルダヴィア・ワラキア・セルビア自治を保証し、オスマン帝国領土の保全にとって深刻な打撃となったから、講和仲介に寄与した駐土大使OTTENFELSが各国駐土大使の会議に召喚されなかったことには強い不満を示した。また、ロシアのモルダヴィア・ワラキア占領、及びドナウ河口の管理を、ドナウ河貿易を推進する上で憂慮する一方、1829 年ロンドン議定書の受諾＝ギリシア北部国境の拡大については、アドリア海航行にとって脅威となることを懸念している。だが最終的には、こうした過酷な条件を強制した交渉過程に駐土大使が関与しなかったことを、列国のオスマン領土解体に対するオーストリアの無関与を証明する実績として積極的に評価するに至った。なお、ゲンツが西欧状況の不穏を察知し、むしろヨーロッパ国際政治の動向に備える必要を示唆したことも影響している。⁽⁵³⁾

④ 独立戦争の終息とギリシア王国の独立

露土戦争の終結によってギリシア問題の交渉も再開する。なかでも 1829 年のアドリアノーブル条約・第 X 条は 1829 年ロンドン議定書の受諾、したがってオスマン帝国を宗主国とする自治公国の設立・北部国境の拡大を規定していた。だが露土戦争におけるオスマン帝国の敗北を契機として、続く 1830 年 2 月 3 日のロンドン議定書は、一転してオスマン帝国から完全に分離した独立王国の建設を承認し、初代国王としてザクセン・コーブルク家のレオポルト Leopold を選定した反面、英領イオニア諸島との交錯を避けるため、その国土領域はペロポネソス半島・付属諸島に再び縮小した (前掲図 08)。⁽⁵⁴⁾ だが国王レオポルトは、国境問題・借款問題をめぐって列国の条件を拒否し、同年 5 月に退位したため、以後カポディアストリアスが政権獲得を試みるなど国内政情が混乱を極めた。⁽⁵⁵⁾ しかしヨーロッパ世界では同年 7 月にフランス七月革命・ベルギー独立戦争、及びポーランド反乱が発生する一方、イギリスでは半世紀ぶりの政権交代によってホイッグのグレイ内閣 Grey (在任 1830 - 34 年) が成立するなど、もはや各国にギリシア問題に干渉する余裕はなかった。1831 年 9 月 26 日のロンドン議定書は、国王候補としてバイエルン国王ヴィッテルスバッハ家の王子オットー Otto を選出する一方、北部国境 (アルタ＝ヴォロス線) の回復を確認し、⁽⁵⁶⁾ 続く 1832 年 8 月 30 日のロンドン議定書によって、オスマン政府がこれらを承認する一方、ギリシア王国は代償として 462,000 ポンドの補償支払に応じた。⁽⁵⁷⁾ かくしてギリシア問題は終息し、以後オスマン政府はエジプト問題に専念するとともに、その対応に必要な資金を確保することができたのである。

以上のギリシア独立事業はロンドンを舞台として三国同盟のもとで調整・決定され、公式にはオーストリアの関与する余地は無かったとされる。⁽⁵⁸⁾ だが結果的に合意の枠組はメッテルニヒの意向を反映するものとなっている。まずギリシア民族の国家形態であるが、メッテルニヒは前述の如く既に 1825 年 2 月の聖ペテルブルク会議において、ロシアの自治公国案に対抗して完全独立案を提唱

しており、また露土戦争の再開が迫りギリシア民族の分離が時間の問題となった1829年4月以降、オスマン政府に対して独立王国の受入を度々提案している。自治公国より独立国家が有利な理由としては、第一にスルタンの宗主権は形式的なものにすぎず、自治公国が実質的に多くの領域で権力を保持する以上、宗主国＝自治国関係の存続はかえって将来における対立の温床となること、第二に自治公国は実質的にヨーロッパ諸国の保護国＝傀儡国家（ヨーロッパの「木馬」）としてオスマン帝国を圧迫する危険が高く、むしろ完全な独立国家がオスマン帝国の防壁・緩衝地帯として機能すること、以上が指摘された。実際1830年のロンドン議定書が採用したのはメッテルニヒの推奨する完全独立であった。⁽⁵⁹⁾次に国境問題に関して、メッテルニヒは1828年のエジプト撤退・フランス上陸の事実を踏まえ、オスマン軍隊のペロポネソス半島奪回を困難とみなす一方、コリント湾以北のギリシア本土には依然としてイスラム教徒が多く居住する事実を重視し、あくまでペロポネソス半島・付属諸島を新生ギリシアの国土領域として想定した。現に1830年のロンドン議定書の領土規定もこの想定と合致するものであった。⁽⁶⁰⁾また国王候補に関して、三国同盟は各々自国の家門を除くヨーロッパ有力家系から選考を進めたが、イギリス外相アバディーンは自国政府の候補一覧をメッテルニヒに通知し、意見を求めている。交渉を主導したとされるイギリス政府がメッテルニヒの意向を事前に確認しながら国王人事を進めた点が留意されよう。⁽⁶¹⁾

こうした規定内容に対するオスマン政府の承諾過程を考える上でもオーストリア外交の役割は重要である。分離形態の方針が自治方式から完全独立へと一転した結果、オスマン政府の了解を得るには多大な困難が予想されたが、駐土大使オッテンフェルスは上述の独立国家の利点を説明し、受入の説得に成功したのである。この意味でオーストリアは三国同盟の隠れた「第四」のメンバーであった。ギリシア問題の最終解決は、オーストリアの「関与なく」一方的に決定されたのではなく、むしろ一貫して中立関係を保ってきたが故にオスマン政府の信頼を得ていたオーストリアの媒介があってこそ、初めて実現したと言えよう。⁽⁶²⁾

全体として、ギリシア独立戦争をめぐる最大の受益者は、並行する南米独立戦争への支援とあわせて、大西洋・地中海の東西両翼に輸出販路を拡大したイギリスであったが、オーストリアもまた、自らの多民族国家体制への打撃を回避するとともに、レヴァント貿易の展開を防衛したのであり、しかも軍事同盟・武力行使に訴えることなく、これらの目的を達成したのである。

註

(01) E. F. Kraehe, "Foreign Policy and Nationality Problem in the Habsburg Monarchy, 1800- 1867", *Austrian History Yearbook*, Vol. 3, 1967; A・J・P・テイラー、前掲邦訳、44 - 45、49 - 50 頁。

(02) P. W. Schroeder, *Zenith*, Chapter III, IV, VII; 君塚『近代ヨーロッパ国際政治史』214 - 220 頁。

なおメッテルニヒのポルトガル外交も興味深い。ナポレオン戦争に伴いブラガンサ朝は1808年から植民地ブラジルに遷都し、戦後も国王ジョアン六世 Joao VI (在位1816 - 26年)は帰国せず、本国はイギリス軍政下に置かれていたが、メッテルニヒの斡旋によって1817年にオーストリア第二皇女マリア(1797 - 1826年)が王子ドン・ペドロ Don Pedro と婚姻している。外交的にはフランス包囲、あるいはスペイン弾圧の一角を形成したが、経済的にはシュタールが将来有望な市場として注目する新大陸貿易を促進する効果をもったと思われる。

(03) M. S. Anderson, *The Eastern Question 1774- 1923: A Study in International Relations*, New York, 1966, pp. 47- 48.

(04) ギリシア民族のルーマニア支配については、T. Stoianovich, "The Conquering Balkan Orthodox Merchant", *Journal of Economic History*, Vol. 20, 1960; R. R. Florescu, "The Fanariot Regime in the Danubian Principalities", *Balkan Studies*, Vol. 9, 1968.

(05) ギリシア独立戦争に関しては、D. Dakin, *The Greek Struggle for Independence, 1821- 1833*, London, 1973; D. Brewer, *The Greek War of Independence: The Struggle for Freedom from Ottoman Oppression and the Birth of Modern*

- Greek Nation*, New York, 2003. 本邦では、阿部重雄『ギリシア独立とカポディーストリアス』刀水書房2001年、第五章、村田奈々子『物語近現代ギリシャの歴史——独立戦争からユーロ危機まで——』中公新書2012年。
- (06) A. Bitis, *Russia and the Eastern Question: Army, Government, and Society 1815- 1833*, Oxford, 2006, pp. 33- 34; M. Anderson, “Russia and the Eastern Question, 1821- 1841”, A. Sked (ed.), *Europe’s Balance of Power*, pp. 82- 83.
- (07) C. W. Crowley, *The Question of Greek Independence: A Study of British Policy in the Near East, 1821-1833*, Cambridge, 1930, pp. 19- 20; C. Webster, *The Foreign Policy of Castlereagh 1812- 1822*, 2 vols., London, 1925, Vol. 2, pp. 349- 366.
- (08) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 65- 66; A. Beer, *Die orientalische Politik*, S. 273- 275.
- (09) C. W. Crowley, *op. cit.*, pp. 22- 23; C. Webster, *op. cit.*, Vol. 2, pp. 367- 382; M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 75- 76.
- (10) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 81- 90, 100- 102; A. Beer, *Die orientalische Politik*, S. 284- 288, 299- 301.
- (11) K. Fahmy, *All the Pasha’s Men: Mehmed Ali, His Army and the Making of Modern Egypt*, Cambridge, 1997; idem, *Mehmed Ali: From Ottoman Governor to Ruler of Egypt*, Oxford, 2009.
- (12) C. W. Crowley, *op. cit.*, pp. 27- 28; H. Temperley, *The Foreign Policy of Canning 1822- 1827: England, the Neo- Holy Alliance, and the New World*, London, 1925, pp. 326- 327; 藤井信行「ジョージ・カニングとギリシア独立戦争——近代イギリス外交政策とヨーロッパ協調——」日本大学文理学部人文科学研究so『研究紀要』第34号1987年。
- (13) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 134- 136. メッテルニヒの抗議に対して、カニングは中立商船の禁輸貿易を防止することは中立国として当然の権利であると主張したほか、イギリス水兵が指揮するギリシア海賊船が密輸防止を名目としてオーストリア船を臨検する事態さえ発生している。さながらギリシア独立戦争の阻止・支持を大義名分とした英墮レヴァント貿易競争といった状況であった。 *Ibid.*, pp. 136- 137.
- (14) C. W. Crowley, *op. cit.*, pp. 48; H. Temperley, *op. cit.*, pp. 288- 289.
- (15) A. Bitis, *op. cit.*, pp. 161- 167.
- (16) C. W. Crowley, *op. cit.*, pp. 30- 31; H. Temperley, *op. cit.*, pp. 331- 336.
- (17) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 108- 110, 138- 139.
- (18) C. W. Crowley, *op. cit.*, pp. 36- 37; M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 110- 113.
- (19) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 110- 113, 228- 229, 315- 316; 矢田、前掲書、89頁。
- (20) C. W. Crowley, *op. cit.*, pp. 41- 42; M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 115- 116.
- (21) C. W. Crowley, *op. cit.*, pp. 39- 40; M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 113- 115. こうしたギリシア問題をめぐるカニングの孤立主義・非協調性を見る限り、南米問題でのカニング外交の「ねばり強い交渉」という評価はあくまでその一面を捉えたものでしかないと言える。また君塚氏は、「武器のない外交は、楽器のない楽譜のようなもの」(フリードリヒ二世)との言説を引用し、「世界最強のイギリス海軍の存在」を後盾としたカニング外交を高く評価するが(同『近代ヨーロッパ国際政治史』222—223頁)、聖ペテルブルク会議ではメッテルニヒの「ねばり強い交渉」・「武力行使無き外交」without the use of armsこそ、ロシアの野心外交を抑制したことも否定できないであろう。
- (22) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 116- 120, 141- 142.
- (23) C. W. Crowley, *op. cit.*, pp. 54- 62; H. Temperley, *op. cit.*, pp. 352—355; A. Bitis, *op. cit.*, pp. 167- 176; V. N. Vinogradov, “George Canning, Russia and the Emancipation of Greece”, *Balkan Studies*, Vol. 22, 1981. 条約条文は、E. Hertslet, *The Map of Europe by Treaty*, 4 vols., London, 1875- 91, Vol. 1, pp. 741- 743; 君塚直隆「イギリス外交の源流と伝統」佐々木雄太・木畑雄一編『イギリス外交史』有斐閣2005年所収、41—43頁、同『近代ヨーロッパ国際政治史』223—226頁(なお前稿では「ウェリントン外交」、後書では「カニング外交」と表現されている)。
- (24) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 152- 156, 158- 159; L. Cowles, “The Failure to Restrain Russia: Canning, Nesselrode, and the Greek Question, 1825- 27”, *International History Review*, Vol. 12, 1990.
- (25) C. W. Crowley, *op. cit.*, pp. 68- 69; V. J. Puryear, *op. cit.*, pp. 42- 49.
- (26) C. W. Crowley, *op. cit.*, pp. 76- 78; H. Temperley, *op. cit.*, pp. 397- 401; A. Bitis, *op. cit.*, pp. 178- 179. 条約条文は、E. Hertslet, *op. cit.*, Vol. 1, pp. 769- 774.
- (27) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 174- 176; A. Beer, *Die orientalische Politik*, S. 336- 338, 357- 359.
- (28) H. Temperley, *op. cit.*, pp. 361- 362.

- (29) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 176- 177, 179- 181.
- (30) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 189- 192. プロケシュ・オステンに関する最近の研究文献としては、D. Bertsch, *Anton Prokesch von Osten (1795- 1876): Ein Diplomat Österreichs in Athen und an der zohen Pforte. Beiträge zur Wahrnehmung des Orients im Europa des 19. Jahrhunderts*, München, 2005.
- (31) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 193- 197, 204- 205.
- (32) ギリシア海軍の活動に関しては、村田奈々子「ギリシア独立戦争と匪賊クレフテス」歴史学研究会編『社会的結合と民衆運動』〔地中海世界史⑤〕青木書店 1999 年。
- (33) 1826 年における派遣艦艇は 22 隻に達しているが、これは当時のイギリス地中海艦隊の保有戦力を上回り、オーストリア海軍の規模に比して不釣り合いに大きい。M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 457- 458; L. Sondhaus, *The Habsburg Empire and the Sea: Austrian Naval Policy 1797- 1866*, West Lafayette, 1989, pp. 63- 64.
- (34) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 188- 189, 458- 459; L. Sondhaus, *op. cit.*, pp. 72- 73.
- (35) A. Bitis, *op. cit.*, pp. 186- 187; M. S. Anderson, *op. cit.*, pp. 84- 85.
- (36) M. S. Anderson, *op. cit.*, pp. 68- 69. 条約条文は、E. Hertslet, *op. cit.*, Vol. 1, pp. 747- 759.
- (37) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 223- 228, 235- 236; A. Beer, *Die orientalische Politik*, S. 366- 374.
- (38) M. S. Anderson, *op. cit.*, pp. 69- 70.
- (39) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 685- 686.
- (40) A・J・P・テイラー、前掲邦訳、46、58 頁; A. Sked, *op. cit.*, pp. 70- 71.
- (41) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 245- 253.
- (42) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 253- 268, 296- 297. なおこの英墺交渉は両国の対露同盟を示唆しており、その意図は「メッテルニヒ外交最大の謎」とされるが、上記の如き親土関係を強化した事実とともに、しばしばメッテルニヒの対露戦争計画を裏付ける根拠とされている。だが、そもそも財政危機から対露戦争に必要な軍備拡大が困難であった以上、その真意はあくまで外交交渉を手段とした平和状態の早期回復にあったとみるのが妥当と思われる。この点に関しては、M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 274- 282.
- (43) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 290- 294.
- (44) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 287- 290.
- (45) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 294- 295.
- (46) C. W. Crowley, *op. cit.*, pp. 151- 154, 161- 162. 条約条文は、E. Hertslet, *op. cit.*, Vol. 2, pp. 804- 809.
- (47) M. S. Anderson, *op. cit.*, pp. 70- 72.
- (48) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 686- 687.
- (49) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 298- 303; A. Beer, *Die orientalische Politik*, S. 377- 380.
- (50) C. W. Crowley, *op. cit.*, pp. 171- 173; V. J. Puryear, *op. cit.*, pp. 80- 83.
- (51) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 309- 313.
- (52) M. S. Anderson, *op. cit.*, pp. 65- 73. 条約条文は、E. Hertslet, *op. cit.*, Vol. 2, pp. 813- 831.
- (53) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 304- 308.
- (54) C. W. Crowley, *op. cit.*, pp. 179- 180. 条約条文は、E. Hertslet, *op. cit.*, Vol. 2, p. 841.
- (55) C. W. Crowley, *op. cit.*, pp. 181- 182.
- (56) C. W. Crowley, *op. cit.*, pp. 206, 208.
- (57) C. W. Crowley, *op. cit.*, pp. 211- 212.
- (58) 矢田、前掲書、88 頁、君塚『近代ヨーロッパ国際政治史』225 - 226 頁。
- (59) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 316- 317, 321- 322.
- (60) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 318- 319, 323- 326.
- (61) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 326- 328. メッテルニヒは、国家創設の難題を解決できる有能な人物であれば列国の意向を尊重すると回答し、むしろ仏露両国の疑念を避けるためハプスブルク家門の候補 2 名の削除を依頼している。
- (62) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 328- 329.

(3) 通商条約体系

最後に以上考察してきた経済・外交政策の結節点として通商条約を検討しよう。

① 奥土通商条約

オスマン帝国との通商条約であるが、一般に西欧各国は16世紀以来オスマン帝国の付与するカピチュレーションによって3%低率関税での自由通商権を確保しており、オーストリアの場合は1718年のパッサロヴィツ条約によって同様の通商特権を獲得している。続く1739年のベオグラード条約において、オーストリアはワラキア西部・セルビア北部を返還した反面、通商関係における最恵国待遇を保証されたため、以後ロシアが南下政策の展開によって獲得する通商特権の多くは、オーストリアに対しても順次適用されている。なかでもロシアは1774年のキュチュク・カイナルジ条約のもとで西洋諸国として初めて黒海・両海峡通行権を実現したが、オーストリアも続く1784年の奥土通商条約によって、ロシアと同じく黒海・両海峡航行権を認められた。⁽⁹¹⁾

以上の原則は19世紀に入っても維持され、ナポレオン戦争後1818年の関税協定では、時価総額の変動に伴い主要品目の基準価格を改正するとともに、自由貿易の維持、外国・国内商人に対する差別待遇の禁止、国産品・外国品に対する差別関税の禁止を再認している。だが1821年のギリシア独立戦争に際して、オスマン政府は反乱勢力の兵糧調達を阻止するため、国産穀物の国外輸出を規制したが、メッテルニヒは駐土大使オッテンフェルスを通じて抗議し、その撤廃に成功している。⁽⁹²⁾

また1828年の露土戦争に際して、オスマン政府は戦費調達の必要から通航船舶への課税を強化したため、各国のレヴァント海運活動を大幅に攪乱した。財務庁は円滑なレヴァント貿易を維持するため、この措置を違法行為として批判したが、むしろロシア南下政策の進展を警戒するメッテルニヒとしては、オスマン政府の財源確保を支援せざるを得ず、状況改善に伴う即時撤廃を条件として、例外的に臨時課金を認めている。また1829年のアドリアノーブル条約の結果、ロシアはドナウ河・黒海・海峡通航の自由を確保したが(第Ⅲ・Ⅶ条)、メッテルニヒはこれらの条項が新規の経済特権を含む場合はオーストリアにも適用すること、またロシアが今後新たに通商特権を獲得した場合はオーストリアに対しても順次導入することを要求し、成功している。⁽⁹³⁾

一連のギリシア問題・露土戦争を通じてオスマン帝国における地位を喪失したかに見えるオーストリアであるが、通商特権に関する限り、依然として優位な地位を維持・拡大したと言えよう。

② 1829年の英奥通商条約

オーストリア財務庁はトリエステ海外貿易を推進する手段として、イギリス航海条令の規制するレヴァント産品の中継貿易を期待していたが、なかでもプロイセンが1829年5-7月に南ドイツ関税同盟・中部ドイツ通商同盟諸国と提携してザクセン経由の貿易経路を遮断する一方、⁽⁹⁴⁾ロシアが1829年9月のアドリアノーブル条約によってドナウ河口管理権を強化した結果、アドリア海経由のイギリス通商はオーストリア外国貿易の生命線となった。⁽⁹⁵⁾他方メッテルニヒにとって、1820年代にイタリア・バルカン各地の民族意識が覚醒するなか、多民族国家の国内統一を維持してゆくには、これらの独立運動を支援するフランスのイタリア進出、ロシアのバルカン進出を抑制するべく、イギリスとの「天然の同盟」*natürliche Verbündete* を回復してゆくことが不可欠であった。⁽⁹⁶⁾

対してイギリス・リヴァプール内閣の商務院総裁ハスキソン William Huskisson (在任1823-27年)は、ヨーロッパ大陸諸国との互惠通商条約を試みたが、各国の保護政策に直面していずれも頓挫するなか、オーストリアとの通商条約を模索している。だが外相カニングは民族問題をめぐってウィーン反動体制から離脱したため、オーストリアとの関係は悪化していた。続くウェリントン内閣は、1828年の穀物関税=伸縮関税制度によって保護貿易路線を強化し、航海条令の緩和を含む英

奥通商条約の締結には難色を示したが、⁽⁹⁷⁾ 外相アバディーンにとって、1828年の露土戦争によってロシア南下政策が進むなか、レヴァント貿易活動・インド貿易経路開拓を維持してゆくには、オスマン帝国領土の保全を図るため、英奥関係を回復することが不可欠であった。⁽⁹⁸⁾

こうした状況を背景として、1829年12月21日に英奥通商条約が締結される。その第I条は両国の航海・貿易活動の自由、第II条は相互に国産品の輸送における自国商人・相手国商人の対等関係を保証している。問題は続く第III条であって、それによると、「イギリス国内で栽培・生産・製造されたのではない全ての品目は、イギリス船によってオーストリアの諸港へと合法的に輸入され、同様な品目がオーストリア船によって輸入された場合に課されるのと同様な料金のみ支払う。同じくオーストリア国内で栽培・生産・製造されたのではない全ての品目も、オーストリア船によって連合王国諸港へと合法的に輸入され、同様の原則〔すなわちイギリス船によって輸入された場合に課されるのと同様な料金のみ支払うという原則〕が適用される」とされ、要するに相互に第三国品の輸送における自国船・相手国船の対等関係が保証されたのである。かくして両国は、両当事国の国産品はもちろん、第三国の産品＝再輸出品についても相手市場に対して輸出すること、具体的にはオーストリア船がレヴァント産品をイギリスへと輸出することを認めたのである。⁽⁹⁹⁾

いずれにせよギリシア問題では三国同盟の成立によって決裂したかに見えた英奥関係であるが、こうした通商条約の締結によって、経済的にはオーストリアがレヴァント経由のイギリス通商を促進し、プロイセン中心の関税同盟に対抗する通商圏を構築したとすれば、イギリスもヨーロッパ諸国との互惠通商交渉の停滞を打開し、有望な相手市場を獲得したのであって、しかも外交的にはロシア南下政策を牽制してオスマン帝国領土を保全する強固な紐帯を形成し、オーストリアは多民族国家の統一を、イギリスはインド通商経路の開拓を、それぞれ実現したのである。

③ 1835年の奥希通商条約

ギリシア王国の成立は1832年8月30日のロンドン議定書によって公式に確定するが、オーストリア商業資本は混乱したレヴァント海域での海運・通商活動を再開する必要から、現地領事の復帰を強く望んだ。このためメッテルニヒは既に1831年5月から領事業務を回復する一方、1832年9月30日に新生ギリシアを正統国家として承認し、続く1834年から東方事情に精通するプロクেশユ・オステンを駐希大使(1834—49年)として任命・派遣している。⁽¹⁰⁰⁾ オステンは、政治的には1831—33年のエジプト事変以来、東方状況を監督する傍ら、経済的にはレヴァント貿易の振興に努め、1835年2月20日(3月4日)に奥希通商条約を締結している。この条約はギリシア王国が独立国家として締結した最初の通商条約であった。⁽¹⁰¹⁾ 一般にギリシア問題をめぐって積極的な役割を果たさなかったとされるオーストリアが、ギリシア史上最初の通商条約を締結している事実は注目に値するが、むしろ列国の利害・思惑が交錯する外交問題・軍事干渉から常に距離を保っていたからこそ、オーストリアは純粋な経済的な通商条約の交渉においては有利な立場にあったと言えよう。

だが留意すべきはむしろその規定内容である。第I条は相手諸港における航海・通商活動の自由、第II条は自国・相手国商人への平等待遇、第VI条は国産・相手国産品への平等課税など、自由貿易の原則を確認しており、多くは他国との既存の通商条約を踏襲するものにすぎない。だが、ギリシア王国の国土が、アドリア海とオスマン市場・黒海貿易とを接続するエーゲ海全域におよぶ以上、当該水域における自由航行の確認は、単なる形式的な慣行の次元を超えた、レヴァント貿易の存立そのものに関わる問題であったと言えよう。また第VII条は非国産品の輸入・輸出に対する差別待遇の禁止を、第VIII条は事前協議無き関税引上の禁止を定めている。これらはギリシアを中継基地としたレヴァント産品・外国製品の再輸出を想定するものであって、上述1829年の英奥通商条約が

トリエステ経由のイギリス向けレヴァント産品輸出を保証するなか、これを補完・促進する効果をもったと言える。他方、第XVII条は「ドナウ河経由」par la voie du Danubeの輸入品・輸出品を促進してゆくことを確認しており、ドナウ河・黒海貿易をギリシア中継貿易に連結してゆく意図がうかがえる。⁽¹²⁾ 当該条約の前年 1834 年にはドナウ汽船会社がイスタンブール航路を開設し、ドナウ河・黒海経由のレヴァント貿易に参入していたから、ギリシア諸港が西方のアドリア海経由イギリス貿易とともに東方のドナウ河・黒海貿易と接続し、東西通商の動脈を形成してゆくことも、決して幻想ではなかったと言える。現にイギリス各紙は当該条約の経済効果を認めるとともに、それ故むしろ国際政治への影響を懸念し、「オーストリアのドナウ河航行事業は今や外交領域の問題になった」(『グローブ紙』Globe: 1835 年 10 月 21 日)、「当該条約はロシアのドナウ河・黒海貿易に抵触」する以上、「墺露両国の政治対立を引き起こす」とともに、「他のヨーロッパ諸国も同様の貿易を要求してゆくであろう」(『モーニング・クロニクル紙』Morning Chronicle: 同年 10 月 22 日)と指摘している。⁽¹³⁾ 当該条約は単なる新興小国ギリシアとの個別条約の枠組を超えて、墺露両国が独占してきた「ドナウ河自由航行のヨーロッパ化」という問題も提起したのである。

以上の如く東方問題を通じて国際政治の一線から後退したかに見えるオーストリアであるが、トルコ・ギリシアとの通商交渉ではむしろ基軸的な役割を果たし、さらにこうしたレヴァント貿易を前提として、イギリスとの通商条約では中継貿易の権利も確保したのであって、東方世界をめぐる通商関係においてはなお一定の役割を占めていたと言える。このように見てくる場合、東方問題における武力行使を伴わない交渉中心の消極的・受動的な外交方針も、平和・友好関係を前提とする通商・海運関係を促進する手段としては、かえって有効な対応方法であったと言える。

註

- (01) M. v Herzfeld, "Zur Orienthandelspolitik Österreichs unter Maria Theresia in der Zeit von 1740- 1771", *Archiv für österreichische Geschichte*, Bd. 108, 1919.
- (02) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 459- 460.
- (03) A. Beer, *Handelspolitik*, S. 399- 400.
- (04) W. O. Henderson, *op. cit.*, pp. 75- 76; 諸田、前掲書、23 - 24、115 - 129 頁。
- (05) M. Sauer, "Österreich und die Sulina Frage, 1829- 1854 (I) (II)", *Mitteilungen des österreichischen Staatsarchivs*, Bd. 40, 1987, Bd. 46, 1990.
- (06) F. R. Bridge, a. a. O., S. 200- 201.
- (07) 吉岡昭彦編『イギリス資本主義の確立』御茶の水書房 1968 年、392- 394 頁。
- (08) A. Beer, *Handelspolitik*, S. 597- 598; H. Pavelka, a. a. O., S. 60- 62, 84- 85.
- (09) 条約条文は、C. Parry (ed.), *The Consolidated Treaty Series*, New York, 1969, Vol. 80, pp. 235- 242. なお第 III 条は、第三国品の輸送行程としてあくまで両当事国間を想定したため、オーストリア船はイギリス向け産品をレヴァント諸港で買い付けた後、当該産品を一度トリエステへと持ち込み、その上でイギリス諸港へと再輸出しなければならなかった。トリエステを経由しないイギリス向け直接輸送の実現は、その後の課題として残された。H. Pavelka, a. a. O., S. 61- 62; K. Jones- Jokl, *Die handelspolitischen Beziehungen zwischen Österreich und England von Beginn des 19. Jahrhunderts bis 1975*, Zürich, 1919, S. 27- 28; 拙稿「フランス革命・ナポレオン戦争と英墺関係——トリエステ海外貿易とオーストリア戦時公債——」『鳥取大学教育センター紀要』第 10 号 2013 年、35 - 36 頁。
- (10) C. W. Crowley, *op. cit.*, pp. 174- 175.
- (11) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 334- 335.
- (12) 条約条文は、C. Parry (ed.), *op. cit.*, Vol. 85, pp. 71- 76.
- (13) H. Hajnal, *op. cit.*, pp. 55- 56; M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 606- 607; C. Ardeleanu, *International Trade and Diplomacy at the Lower Danube: The Sulina Question and the Economic Premises of the Crimean War (1829- 1853)*, Braila, 2014, pp.

170- 171.

なお 1820 年代には他にブラジル（1827 年 6 月）・アメリカ合衆国（1829 年 8 月）など新大陸諸国との通商条約も締結されている。A. Beer, *Handelspolitik*, S. 10- 11; H. Pavelka, *a. a. O.*, S. 146- 147; C. Parry (ed.), *op. cit.*, Vol. 77, pp. 257- 262, Vol. 80, pp. 53- 64. なかでもブラジルは、ポルトガル王室が 1820 年の自由主義革命・1821 年の立憲君主体制に伴い帰国した後、1822 年にブラジル帝国として独立し、ハプスブルク皇女と婚姻したポルトガル王子が初代皇帝ペドロ一世（在位 1822 - 31 年）として即位しており、1827 年の通商条約は両国の政治的・経済的関係を象徴するものとして重要と思われる。だが新大陸市場との接続にはアドリア海・地中海・ジブラルタル海峡・大西洋の連絡を確保することが先決であって、これら海上交通の要衝を押さえるイギリス・ギリシアとの通商条約は、ブラジル・アメリカとの貿易関係を促進する上でも不可欠であったと言えよう。

むすび

以上を踏まえ、1820 年代ギリシア独立戦争時代におけるメッテルニヒ外交の特質を整理しよう。

まずメッテルニヒ時代のオーストリア外交を衰退・没落過程として把握する評価は、外交政策の根幹として軍事・武力行使を重視する意識から来ていると思われる。オーストリアは確かにギリシア独立をめぐる対土戦争・露土戦争において、いずれの陣営に対しても中立（孤立）を維持し、なかでも英露両国の提唱する軍事同盟・武力干渉への荷担を拒否した。だが東方問題における同盟形成・軍事介入の回避は、ただちに東方外交における消極性・受動性を意味する訳ではない。むしろメッテルニヒは、一連の東方危機において、その在外大使を通じながら、係争発生時には国際会議での妥協・解決に努め、戦争前夜には開戦阻止のための和平工作を図り、開戦後・戦時中には早期停戦・講和仲介に尽力したことも事実である。平和外交の追求に関する限り、英露両国の非協力性・相互牽制と対比して、メッテルニヒ外交ははるかに積極的・能動的であったとさえ言えよう。

またオーストリアの東方外交が消極的・受動的であった背景として、英露両国の場合は、それぞれレヴァント貿易・スエズ経路開拓、あるいは黒海貿易・海峡通航の観点から、ギリシア問題に多大な利害関係をもっていたのに対し、オーストリアの場合は東方問題に関して未経験・無関心であったことがしばしば指摘される。だがオーストリアのオスマン帝国との関係は、そもそも歴史的経緯・地理的距離の点で英露両国を凌駕するほか、1820 年代にはアドリア海・ドナウ河経由の通商・海運関係が著しく成長しており、折しもプロイセン中心の関税同盟が胎動するなか、レヴァント貿易はオーストリア独自の通商領域として将来を期待される存在となっていた。平和外交の背景として、国家財政の逼迫が軍備拡張・武力外交を阻害していた事実は否定できないが、こうした通商利害の存在も、レヴァント世界を危険・不穏な無法地帯に転化する武力外交を放棄し、むしろ当該海域を安全・活発な交易市場として維持する平和外交を選好した要因として重要であろう。

こうしたレヴァント世界における厳格な平和外交、活発な通商活動は、レヴァント貿易に関する一連の通商条約に体现されている。すなわち、ギリシア独立戦争・露土戦争を通じて中立を維持したオスマン帝国との間では、従来通り低率関税・海峡自由航行を維持する一方、ギリシア問題をめぐって対立したイギリスとの 1829 年通商条約では、航海条令が禁止するアドリア海経由でのレヴァント産品輸出を実現し、また新国家形成の過程から疎外されたギリシアとの 1835 年通商条約では、エーゲ海の自由航行とドナウ河貿易との連結を確認したのである。もちろんこうした法的な枠組の整備が、実際のオーストリア海運・貿易活動の成長に直ちに結びつくとは限らないが、少なくとも通商政策の次元に関する限り、オーストリア東方外交は見事に成功していると言えよう。