



サハラ砂漠のキャラバン・ルート：その歴史的展望 (現代1)

南里, 章二

(Citation)

兵庫地理, 37:1-13

(Issue Date)

1992-03

(Resource Type)

journal article

(Version)

Version of Record

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/90002376>



サハラ砂漠のキャラバン・ルート

—その歴史的展望（現代1）—

南 里 章 二

本稿は「サハラ砂漠のキャラバン・ルート—その歴史的展望（古代）—」（兵庫地理第35号）、「同（中世）」（兵庫地理第36号）「同（近代）」（兵庫史学第36号）の続篇である。

1. 植民地化とサハラ交易

周知のように、1884年11月から1885年2月にかけて、ベルリン・西アフリカ会議はアフリカにおける最終的な帝国主義的分割の線引きを決定する。そして1898年のフェッシュダ事件をはさんで20世紀初頭には、主としてイギリス・フランスによる北アフリカ、サハラ、西アフリカ各地の軍事的征服が完了することになる。¹⁾

すでに1830年、シャルルX世治下のフランス軍のアルジェリア介入以来、²⁾ サハラ砂漠方面へ侵入し続けていたフランス勢力は、当時衰退しつつあったオスマン・トルコの軍隊をトリポリ（1835）、ガダメス（1842）、ガート（1874）から撤退させ³⁾、フランス製商品がトリポリの商業との競合に耐えられる価格でサハラに侵入し始める。⁴⁾ また1894年にトンブクトゥを占領したフランス軍は⁵⁾、1899年、地質学者フラマンの仕事を守るという口実の下に、ペイン大尉率いる外人部隊（現地人部隊）によってインサラールの占領を終え、トゥアト一帯の制圧に乗り出す。⁶⁾ さらに同年フランス軍はジンダーに到着し、サヘル方面への前進拠点を築き上げる。⁷⁾ これらの一連のフランス軍の軍事行動は、トリポリの人々の商業活動を著しく切断し、⁸⁾ また19世紀末まで続けられていた奴隷交易にも終止符が打たれ⁹⁾、サハラ長距離交易における重要な糧を消失させることになる。フランス軍は占領地のスルタンにその地の治安を委ねると共に、占領地に入入りする商人たちの安全を保証するために関税を課し¹⁰⁾、サハラ交易の主導権の把握に力を入れていく。しかし後述のように、フランスによる軍事的征服とサハラ交易への介入は、サヌーシーやトゥアレグ各部族による激しい抵抗を引き起こすことになる。

一方1861年ラゴス攻撃以来、ナイジェリアの植

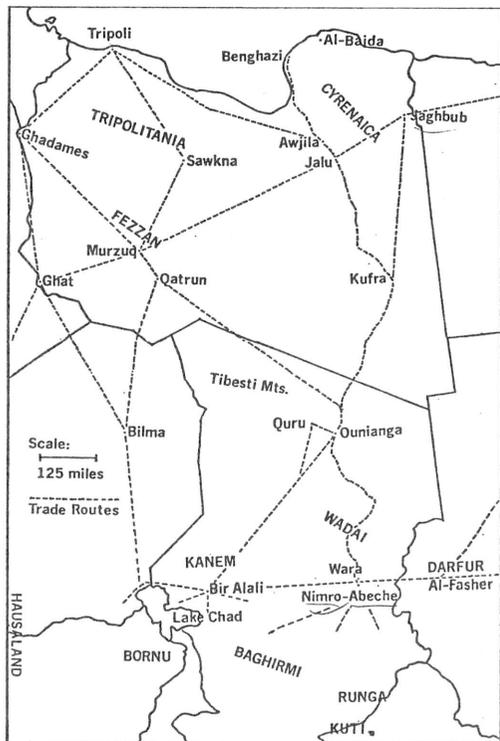
民地化を進めてきたイギリスは¹¹⁾、1905年以後、郵便システムをアフリカ内部にもたらし高級品を小包郵便で発送し始めると共に¹²⁾、1911年にはラゴスからカノへの鉄道を完成させ¹³⁾、アフリカ中央部の商品は、ラゴス港から海路ヨーロッパへ輸送されることになる。相対的に安全な海上輸送の手段をとることによって、長く困難を極める砂漠の輸送上のリスクは解消される。¹⁴⁾

以前に記したように¹⁵⁾、象牙、ダチョウの羽根、なめし皮の輸出は、国際的市場での需要を失い、20世紀に入ると明らかな落ち込みをみせると共に、フランスによるサハラの軍事的支配、ラゴス・カノの鉄道ルートの開通、さらにトルコ・イタリアの戦争によるトリポリタニアの商業的封鎖は、伝統的なサハラ砂漠の商業的ネットワークを崩壊させ、サハラ長距離交易は突然の終わりを告げるといのが定説である。サハラ砂漠の西のキャラバン・ルートは、J. L. ミーゲのモロッコの港を拠点とした交易の研究¹⁶⁾と旅行者ベルラウの説明¹⁷⁾によれば、1875年に最後の没落が始まり、1900年に休止したとされる。¹⁸⁾ またトリポリ・カノの中央ルート、東のルートの衰退は遅いがやがてすたれるであろうと、L. エティエバンが指摘している。¹⁹⁾ また最も東のベンガジーワダイのルートは、フランス軍が、アイン・ガラカでセヌーシーの本拠地を襲撃し略奪した1913年に休止することになるとい。²⁰⁾ 確かにサハラ砂漠を舞台とした交易活動を長距離交易に限定すれば、以上のような結論は、ある程度までは暫定的に受け入れられるであろう。しかし後にみるように長距離交易活動は20世紀に入ってからも、わずかに残存していたことも事実である。以下述べるようにサヌーシーによるサハラ交易の再編成、フランス勢力に対するトゥアレグの反乱を経て、砂漠とサヘルを結ぶ、

より地域生活に密着した交易活動の始動に焦点を合わせ、この論文では、サハラ砂漠のキャラバン・ルート上の活動は長距離交易から、地域間交易に重点が移し変えられ、フランス勢力によるサハラ交易の再組織化と併せて、20世紀に及んでも維持強化され続けるという仮説を実証する方向で、論考を推し進めてみたいと思う。

2. サヌーシー教団とサハラ交易

サハラ砂漠のキャラバン・ルートで最も東に位置し、19世紀末から20世紀初めにかけて、活発な交易活動がみられたのはベンガジとワダイを結ぶルートであった。(第1図参照) ベンガジ〜ワダイのルートの開拓は1809年から1810年にかけて、シレナイカのオアシス、ジャルーの商人たちによって始められたという。²¹⁾ 1803年から1813年にかけてワダイ王国を統治したアブド・エル・ケリム(後にサブンと改名)は、王位をめぐる競合者の子供もろとも虐殺するなど残忍な行為を繰り返したことで名高いが、交易発展の重要性を熟知して



第1図 19世紀末のキャラバンルート

Cordell, D.D. Eastern Libya, Wadai and Sanūsiya *Journal of African History* 1977
より

いた彼はナイル川とベンガジ方面からのキャラバンに対して新交易路を開拓した。²²⁾ 1820年代にはフェザンからの略奪グループの攻撃が相次ぎ、ワダイの支配者たちは北の商人に対して、非常に敵対的な姿勢をとった。彼らはワダイで北の商人たちの投獄を命じ、キャラバンは略奪され、北アフリカからの交易は途絶えてしまう。²³⁾ 1835年にワダイのスルタンとなったムハンマド・アル・シャリフが北との商業的つながりを再創出する。彼は即位の数年前メッカを訪れ、そこでサヌーシー教団の創始者であるムハンマド・イブン・アル・サヌーシーと出会った。この出会いが、後にサヌーシー教団がこのベンガジ〜ワダイルートを舞台に当時のサハラ交易に深く関わるきっかけをつくることになる。²⁴⁾ シャリフは1836年に、南の商品の市場の存在確認のため、ベンガジ〜ワダイの代表団を送り、翌年から2〜3年毎にワラからのキャラバンがベンガジへ向かうことになる。それらの殆どは200頭〜300頭のラクダで象牙や皮革を輸送し、併せて奴隷交易も行われた。²⁵⁾ その後ワダイ王国は反乱と略奪の時代に舞い戻るが、シャリフの息子アリの統治時代(1858〜1874)にまた交易が再開し、彼の統治下18年間はベンガジ〜ワダイのルート上の商業活動が活発化する。²⁶⁾ 1873年にワダイに滞在していたドイツ人探検家ナハティガルは、トリポリから到着したキャラバンを目撃する。²⁷⁾ 19世紀のサハラ砂漠のキャラバン・ルートの4大ポイントを論じたA・ボアヘンの定義に従えば²⁸⁾、このベンガジ〜ワダイルートの北の終着点はベンガジであり、ランデブーセンター(合流点)はジャルーであり、ここでサハラに向かうキャラバンが本格的に組織される。また休養センターがクフラとオウニングであり、ここでは輸送用のラクダの交換が行われ、ラクダ引きやガイドが常駐している。そして南の終着点がワダイ王国の首都ワラ、もしくは現在のチャド東部の都市アベシェであり、この町の郊外ニムロでスルタンの商取引認可の通知を待ち、商品の売買がなされる。²⁹⁾ このルートの行程は60〜70日とされている。取引される商品は、北から小麦、大麦などの穀物と南のオアシスのデーツであった。この穀物とデーツの取引はやがてこのルート上の地域間交易の基盤を創り上げることになる。³⁰⁾

このルート上の交易活動の編成管理上に大きな

役割を果たしたのが、イスラム・スーフィー教団、サヌーシーの党派であった。サヌーシー教団は創始時代のイスラムの純粋性と精神性に回帰することによって、イスラム国家を復興しようとする勢力であった。³¹⁾ サヌーシー教団は通常は外部からの脅威に対抗する防衛組織として機能し、地方の首長国などの国家が強力である時は、教団はその機構の一部となり、国家が弱体化、或は解体した時には教団は独立し、主導権をとる。³²⁾ 後に1929年から1930年にかけて、アハダル山地で国民部隊の指揮官として、イタリアの植民地化に対して抵抗を続けたオマル・アル・ムフタル（1862頃～1931）もサヌーシー教団の指導者の一人であった。³³⁾

先述のように、1840年頃メッカ巡礼より帰還したムハンマド・イブン・アル・サヌーシーは1843年シレナイカ沿岸のアル・バイダを根拠地として各地にターリカ（結社）を創り、続く10年間のうちに、シレナイカの大半のベドゥインの世界にその組織を拡げ、ザーウイヤと呼ばれる地方の拠点を多数設立し、サヌーシーの影響力を行使していく。³⁴⁾ 彼らは学校を創り、若い人々にイスラム教育を施し、そのメンバーはやがてキャラバンのリーダーとして活躍することになる。当時リビア内陸部では、しばしば非モスリムによるキャラバンの略奪が行われたが、彼らの多くをイスラムに改宗させ、ターリカのメンバーに対しては盗まれた商品の返還を請求する権利を保証し、イスラム法に従って裁判を行い、交易の安全の確保にも努める。先述のスルタン、ムハンマド・アル・シャリフら多数のスルタンをはじめ、ザーウィアの商人、輸送者、仲買人らは民族を超越して、その秩序に帰属していく。³⁵⁾ またターリカは旅行者のために3日間無料で宿舎と食事を提供するネットワークを創り上げ、その宗教的信条の普及に努め、ザーウィアと結びつくことによって相互のネットワークが完成し、1880年以後交易量は増加し続ける。³⁶⁾ 交易商品としては、北からは穀物の外に布（絹・綿など）、砂糖、茶、コーヒー、じゅうたん、香料、ビーズなどがもたらされた。ベンガジの英領事の報告によれば、1893年から1894年にかけて、17のキャラバンが、ラクダで2880荷、1荷あたり423ポンドの商品を積んでワダイへ出発し、このうち1849荷（64%）が綿で、639荷が砂糖、239荷がビー

ズ（併せて30.5%）であったという。³⁷⁾

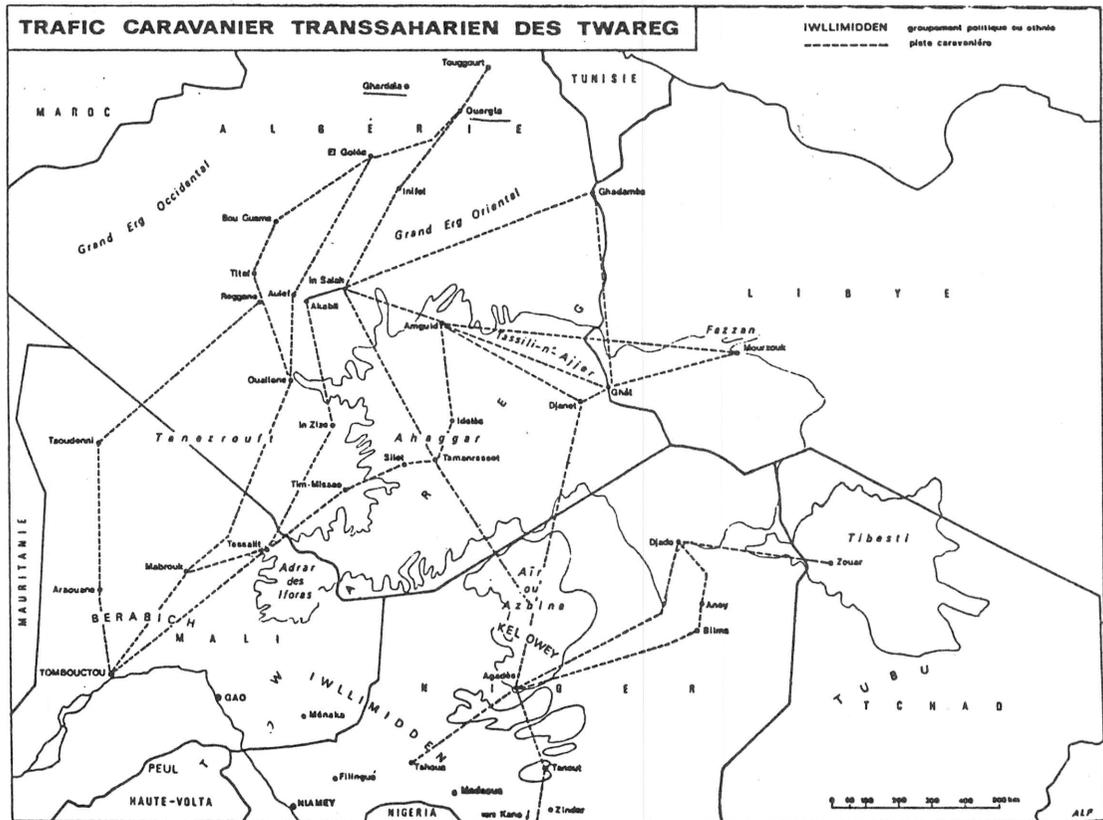
また南からは奴隷、象牙、ダチョウの羽根、皮革などがもたらされた。サヌーシーが捕獲した奴隷はイスラムに改宗させられ、ターリカの宿舎周辺に居住していたという。³⁸⁾ J・L・ミーゲは19世紀のサハラ砂漠での交易活動を総括して、1875年（象牙）、1885年（ダチョウの羽根）、1895年（皮革）にそれぞれピークを迎えていたことを論じているが³⁹⁾、これらの商品の交易量は最も東のベンガジワダイルートでは1910年以降もしばらく増加の傾向がみられる。⁴⁰⁾

以上のように、ベンガジワダイルート上のサヌーシー教団によるサハラ交易の再編成と管理によって創られた秩序は、イタリアの侵攻に際しては、そのまま抵抗組織のネットワークに転化するが、やがてイタリアの圧倒的な軍事力に沈黙を余儀なくされることになる。しかしサヌーシーの宗教的信条は次に述べるように、主として南アルジェリアからアイール山地方面のトゥアレグに伝播し、フランス勢力による植民地化に対する抵抗エネルギーとなって大きく燃え上がる。

3. トゥアレグの反乱とサハラ交易

19世紀末から20世紀初めにかけてのフランス勢力による一連のサハラ探検の目的は、一義的には地理学上の空白を埋めることにあったことは当然のことであるが、サハラ砂漠のキャラバン・ルート上の交易活動の研究とその発展の可能性を探ることに焦点が据えられていた。⁴¹⁾ これらはまたサハラ全域にわたるヨーロッパ勢力による植民地化の照準を一步すすめて、彼らに最大利益がもたらされるよう、その交易活動を再組織化する目論見があったことも疑い得ない。⁴²⁾（第2図参照）

フランス人ソレイエによるセネガル川とニジェール川を結ぶ最初の仏領アフリカ横断鉄道建設の構想は、やがて壮大なサハラ横断鉄道の構想に発展し、フラテルスの遠征に結びつく。⁴³⁾ 1881年、彼の率いる調査隊は、鉄道敷設に適当な地を探し、南アルジェリア、インサラーの南方約270km地点にあるタジュモートの泉に着いた。⁴⁴⁾ 狭い溪谷をほぼ一列縦隊で歩んでいたフラテルスの調査隊は、ここでトゥアレグ、ケル・アハガルの待ち伏せにあい、襲撃され全員虐殺される。その後サハラ方面にフランス政府が派遣する調査隊には必ず武装



第2図 トゥアレグによるサハラ砂漠のキャラバンルート

Bourgeot, A. Les échanges transsahariens - Cahiers d'Etudes Africaines 1978より

した護衛部隊が同行することになる。1900年にアイールに入った入植者フーローの率いる一隊はそのおかげでトゥアレグの襲撃を撃退することが出来た。⁴⁵⁾

同じ頃、ジンダーを占領したフランス軍のモール大尉はフランス人による砂漠交易の独占を提唱している。⁴⁶⁾ フランス勢力のサハラ侵入以前、トゥアレグの各部族にとっては、サハラ砂漠をわたるキャラバンに対する略奪、もしくは逆にキャラバンの護衛などに対する報酬が彼らの重要な収入源であった。フランス軍のトンプクトゥ占領(1894年)、インサラール占領(1899年)は特にジャネットやタッシリ・ナジュール周辺のトゥアレグ、ケル・アジュールにとってはガダメスへ向かう交易ルートの切断を意味し、大きな痛手となった。インサラールは1880年頃までは奴隷貿易の本拠地であり、またガダメスはトリポリをめざすキャラバンのルート上にあり、トルコ方面へ売却される奴隷もここを通過し、トンプクトゥ、インサラール方面へ運ばれる綿布などの商品と武器(ドイツ、オーストリ

ア製)の集結点でもあった。⁴⁷⁾

1902年5月、フランス軍はティトの戦いでケル・アハガルを敗北させ、1904年2月にはアメノカル、ムサオグアアスタンなどのトゥアレグの部族をインサラールで降伏させる。⁴⁸⁾ トゥアレグの軍事的敗北後、フランスによる植民地化はトゥアレグ各部族の政治的構造をフランスの利益に都合よく変容させることに力が注がれた。奴隷貿易の禁止も人道的見地からなされたのではなく、トゥアレグの貴族階級の政治・経済・軍事能力を低下させ、その従属者に政治的自治を与え、フランスの利益に適応させるというさもしい動機が根底に働いていた。⁴⁹⁾ トゥアレグの部族間の主従関係の分断を図り、さらに税を課し、フランスに対する政治的従属を確固たるものにしようとしたのである。⁵⁰⁾ しかし1911年から1914年にかけての打ち続く干魃の只中においてのフランス勢力のトゥアレグからのラクダの無償徴発は、トゥアレグの世界に深刻なラクダの減少を引き起こし、1916年から1917年にかけてのカオセン(1880~1919)らに率いられた

発日、目的地、荷の内容価格などをそれぞれ表Ⅰ、表Ⅱに示す。⁶⁵⁾

保護領政府は輸送ルート上での略奪や不正取引の防止に努める一方、キャラバンが運ぶ商品に関税を課すための種々の政令条項を公布してい

た。⁶⁶⁾ これらの税収は保護領政府の予算の5分の1を占めた。⁶⁷⁾ 1908年から1916年までのガベスからドゥズに向かった各年の月別の総重量、総価格を表Ⅲに示す。⁶⁸⁾ これをみるとキャラバンは1914年の7月に、重量値が45976.2kgで最大値を示し、

第1表 ガベスから南アルジェリアの交易総額と砂糖交易額 (19世紀末)

年次	交 易 総 額		砂 糖 の 交 易 額	
	重 量 (kg)	金 額 (Fr)	重 量 (kg)	金 額 (Fr)
1897	1,560,100	601,141	1,296,100	535,048
1898	617,753	145,709	200,651	83,083
1899	934,637	431,116	886,713	380,011

第2表 ガベスからのキャラバン目的地とその内容 (20世紀初め)

ガベスの出発日	目的地	キャラバンのチーフ	動物	人数	荷の重量(kg)	荷の内容	価格(Fr)
1908年12月26日	ワルグラ	モハメッド・ベジャール	30頭(ラクダ)	10人	5,596kg	砂糖	2,123Fr
1910年7月25日	ワルグラ	モハメッド・ベンハママ	4頭(ラクダ)	10人	7,467kg	砂糖	3,480Fr

第3表 ガベスドゥズの年月別交易総量

表示—重量 (kg) 価格 (Fr)

	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916
	Poids (kgs)								
J	20.974	14.284	7.152	18.156	8.066	21.538	8.449,2	7.516,4	18.040,1
F	30.225	27.830	6.008,1	16.601,9	10.247	17.828	16.968,8	8.798,8	11.236,6
M	24.291	11.120	15.833,1	23.531,9	26.404	22.922	33.513,8	8.962,2	1.859,8
A	9.322	15.266	4.844,9	21.700,4	2.403	17.977	25.847	12.584,01	355,7
M	15.548	22.388	5.961,5	13.938,7	15.031	15.024	12.128	12.606,9	5.939,4
J	18.159	16.777	21.737,3	29.196,6	10.553	30.627	45.976,2	11.014,2	10.409,9
Jt	14.037	21.082	33.340,1	24.531,6	34.087	20.509	19.631,2	10.177	6.513,4
A	10.509	10.587	26.245,3	11.986	18.853	14.624	9.907,7	2.441,3	2.286,6
S	35.978	15.078	19.741	8.282	22.558	19.325	7.940,6	19.372,45	10.308,85
O	25.916	7.662	5.877	10.295	26.057	32.194	3.421,5	9.337,7	3.652,10
N	11.493	24.669	13.997,5	2.593	10.201	14.102	5.025	1.544,9	5.780,85
D	8.205	12.899	6.977,2	8.027	18.771,2	27.990	10.643,7	3.763,6	1.652
	225.139	199.642	167.765	159.643	203.172	254.660	119.452	92.135,66	78.035,30
	Valcurs (frs)								
J	10.711	8.189	5.203	15.292	5.961	12.799	6.937	6.178	20.496
F	19.945	14.632	4.393	13.210	9.909	13.070	15.508	8.571	15.172
M	12.372	6.041	10.094	14.475	18.466	13.706	19.459	11.817	3.972
A	5.534	7.066	6.344	10.254	2.797	9.784	16.875	12.082	244
M	8.316	10.534	6.273	7.569	12.008	9.173	8.164	11.409	7.588
J	11.445	8.106	12.874	16.192	7.636	20.691	27.683	11.782	12.921
Jt	7.295	9.874	20.236	12.728	25.145	14.857	10.231	10.457	8.420
A	5.478	5.594	16.648	7.324	15.508	11.357	6.333	2.639	3.453
S	16.758	7.598	12.148	7.686	13.850	13.951	4.163	20.354	10.766
O	12.339	5.566	4.109	8.031	13.985	19.906	3.278	8.377	4.809
N	6.616	11.655	8.604	2.275	6.345	9.326	2.975	1.751	7.715
D	4.998	8.161	4.393	6.630	11.886	19.892	7.565	5.494	2.499
	121.851	103.016	11.319	97.144	143.496	168.522	129.171	110.911	98.055

1916年の4月に355.7kgで最小値を示す。商品には砂糖、茶の他にコーヒーや香料なども含まれる。この表から、先述のサヌーシー教団がチュニジア最南部で反乱を起こした1915年9月半ばから1916年の6月まで往来が減少しているのがわかる。またスーフ、ワルグラ、ウェド、リグなどへの年月別交易総量第4表～第6表に示されるが⁶⁹⁾、1914年から1915年にかけては、どこも交易総量が不明のままなのは、第一次世界大戦の影響であろう。

概して、フランスが占領したサハラ各地のオアシスを結ぶキャラバン・ルートでは、その占領地に入出入りする商品に対しては関税がかけられ、その商人たちの安全が保障され、治安は良好に保たれた。⁷⁰⁾ トリポリーガートーアガデスージンダーカノという中央よりやや東のルート(第4図参照)では、1909年頃トルコ軍のガートーアガデス間への侵入によって、ルートが一部切断されたが、それ以外のフランスの占領地では治安はおおむね良好であった。⁷¹⁾ この時期のサハラの交易状況について調査したフランス植民地第23歩兵部隊のエティエバン大尉の報告に基づいて、当時の交易の様子

を述べてみよう。このルートではキャラバンへの参加者は荷の所有者とは限らず、トルコ人やヨーロッパ人の仲介者、ガダメスとガートに支店をもつトリポリのイスラエル人なども含まれていた。地方では何軒かの家がアラブの商人やジンダーやカノのハウサと気脈が通じ、彼らが輸送する商品はその地方の生産物と交換され、キャラバンによって北へもたらされていた。ジンダーに3年住んだというトリポリの商人によれば、トリポリーカノ間のキャラバンの行程は69日間とされるが⁷²⁾、時には15～20ヶ月に至ることもあった。商人たちが地方生産物が商品として成立する価格にはね上がるのを待たねばならなかったからである。⁷³⁾ 商品はトリポリで市場価格に少し上乗せした価格で仲介人に委託される。輸送に必要なガイド、家畜の賃賃料、通過地点で支払われるべき関税は商品の所有者の負担である。ルート途上で主としてトゥアレグがラクダの賃賃を請け負うが、時には彼ら自身がラクダを伴ってキャラバンに参加し、ガイド、輸送者として雇われることも稀ではなかった。トリポリーガートージンダーカノのルートでこ

第4表 ガベスーワルグラの年月別交易総量

表示－重量(kg)

	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916
J	3.893	5.316	2.414	6.022	1.684	1.736	?	?	7.052
F	12.992	2.120	1.722	2.619	3.459	2.464	?	?	1.935
M	6.571	1.739	1.563	265	2.089	1.446	?	?	1.442
A	1.622	4.475	1.066	884	600		?	?	
F	7.466		1.798	1.085	1.507	1.592	?	?	2.365
J	4.428	2.755			1.982	819	?	?	461
J		968	1.717	1.067	5.130	741	?	?	1.225
A	991	1.498	1.850	1.044	6.936	2.123	?	1.291	1.648
S	3.052	2.067	117	4.020	3.696	2.820	?	1.409	1.700
O	800	4.722	643	1.608	7.373	3.109	?	1.759	833
N	282	148	656		2.204	7.583	?	1.545	1.102
D	3.653	6.275	396			4.509	?	893	619

第5表 ガベスーウェド・リグの年月別交易総量

表示－重量(kg)

	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916
J	13.956	2.898	2.115	6.609	6.303	11.568	?	?	8.957
F	11.933	21.013	1.439	10.084	6.750	8.760	?	?	8.174
M	13.412	7.353	13.302	20.436	18.749	14.690	?	?	
A	4.576	7.495	824	21.877	1.803	16.851	?	?	356
F	5.632	24.688	1.885	10.479	13.501	5.575	?	?	3.336
J	4.236	7.319	17.744	10.985	7.019	19.432	?	?	9.741
J	6.016	16.159	18.084	23.316	17.596	13.802	?	?	5.123
A	7.763	5.965	19.677	5.047	15.545	11.448	?	113	738
S	26.289	6.842	11.795	2.873	18.419	9.289	?	16.946	8.609
O	14.410	2.771	2.187	7.36	6.449	21.299	?	7.578	2.769
N	5.674	18.694	9.779	2.602	16.887	11.098	?		4.679
D	3.462	6.225	4.295	5.425	3.052	18.895	?	2.873	1.033

第6表 ガベス・ウェド・リグの年月別交易総量

表示—重量 (kg)

	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916
J	2.726	4.809	1.046	3.899	79	6.080	?	?	595
F	1.366	1.950	1.108	1.521		5.587	?	?	
M	3.411	839	142		750	3.861	?	?	418
A	1.393	443				1.126	?	?	
M	578	1.270	631				?	?	238
J	1.038	1.879			91	127	?	?	208
J	1.881	1.912			796	437	?	?	160
A	435			582	261	1.053	?		
S		196		1.389	312	5.267	?		
O	1.136	104		658	265	799	?		
N	3.352	196			1.548	382	?		
D	892				1.808	4.586	?		

これらの仕事に深く関わったトゥアレグの部族はケル・エウイとイカスカザネであった。彼らはラクダを40000~70000カウリス（1909年のレートで7000カウリス=5Fr）で賃貸し、キャラバンに参加する場合、ガート-カノ間では輸送費として10000カウリスを請求した。これらを含めたキャラバンの利益が次のように算定される。トリポリから出発した4つの荷（商品の平均価格は1荷あたり200Fr）は800Frである。この4つの荷は利

益を上げるためガートで5つに分けて輸送される。カノでは1荷あたり800Frとなるので4000Frの総売り上げとなる。輸送費、税は次の様に算定される。

トリポリーガート 輸送費 25×4=100Fr
 ガートの税 4.5×4=18Fr
 ガート-カノ 輸送費 50×5=250Fr
 フランス占領地への入域税 20×5=100Fr
 ナイジェリアへの入国税 15×5=75Fr

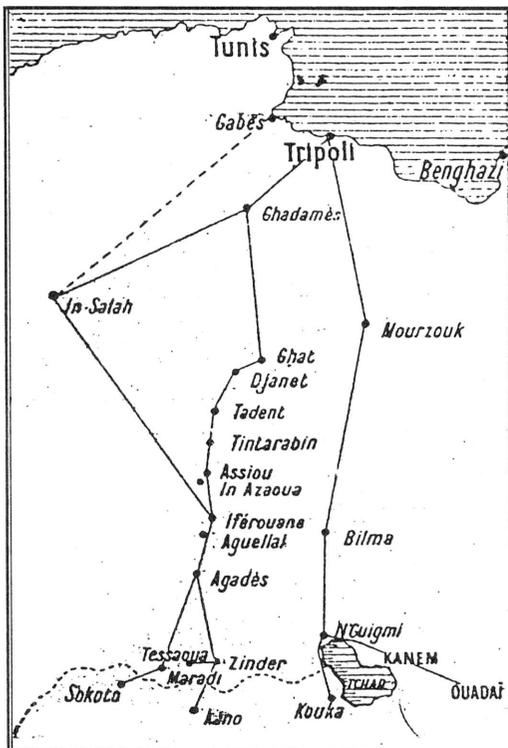
計543Fr

トリポリでの購入価格800Frに543Frで1343Frである。カノで商品を売却した4000Frで皮を購入すると、1荷（100kg）が125Frなので32荷となる。帰路はトゥアレグの居留地イフェロワンを通過するルートをとった場合、輸送費税は次の様に算定される。

カノーイフェロワン 輸送費 40×32=1280Fr
 フランス占領地への入域税 10×32=320Fr
 イフェロワン-ガート 輸送費50×32=1600Fr
 ガート入域税 9×32=288Fr
 ガート-トリポリ 輸送費 40×32=1280Fr

計4768Fr

トリポリで皮革はkgあたり5Frで売れるので、32荷で100×32×5=16000Frとなる。トリポリでの購入価格800Frと経費（543Frと4768Frで5311Fr）を足せば6111Fr。16000Frから6111Frを差し引くと、純利益は約10000Frとなる。⁷⁴⁾ 当時としてはかなりの額であるが、砂漠を縦断する困難と危険（略奪、泥棒など）を考えればそれほどの額とは思えない。このような長距離交易は主としてトリポリタニアのアラブ人の独占を許し、フランス人はこの交易への直接の参加は敬遠した。フランス人は専ら税の徴収によって利益を上げるこ



第4図 トリポリーカノを結ぶサハラ砂漠のキャラバンルート

Etievant, L. Le commerce tripolitan dans le centre africain L'Afrique française 1910より

とに力を注ぐことになる。1899年以来、フランスの占領地となっていたジンダーでの1908年の税収は40000Frであった。⁷⁵⁾ エティエバン大尉は、この長距離交易の地方への貢献度はわずかであり、鉄道が敷設されるとやがてこの交易もすたれるであろうと予測しているが⁷⁶⁾、この予測は次にみるように大きくはずれることになる。これらの長距離交易は、活発な地域間交易に変換し現代に連なっていくことになるのである。

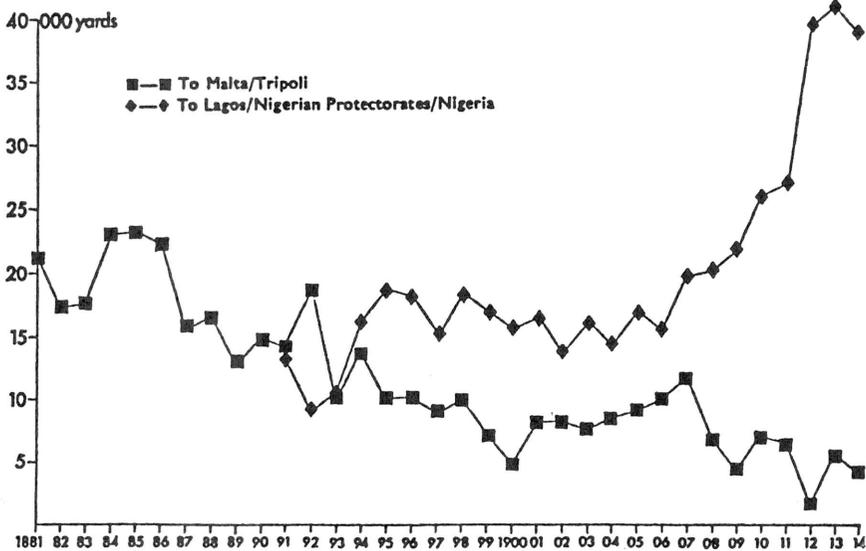
5. 長距離交易の残存

20世紀に入ってから、サハラ長距離交易は完全に消滅したわけではなかった。以上みてきたように、トリポリーカノのルートは健在で、M・ジョンソンが示すように、1908年においてもトリポリの商人たちは砂漠を越えて、マンチェスター産の綿製品をカノにもたらしていた。⁷⁷⁾

今世紀初頭に中央アフリカに大帝國を築こうとしたラバが⁷⁸⁾、1898年頃ボルヌー方面から西進し、ガートーカノのルート上で80個のダチョウの羽根と380個のなめし皮の荷を略奪し、ルートを分断したことがあった。しかしトリポリとガダメスの商人たちは、この時期を除いてほぼコンスタントに長距離交易活動を続けていた。彼らは19世紀の終り頃より、ガート、カネムー、ボルヌー、カノ、トンプクトゥなどに代理人をおき、競争しながら象牙、ダチョウの羽根、なめし皮などをトリポリに送り続けていた。⁷⁹⁾ これらの商品を扱う交易が、

ダチョウの羽根、なめし皮の市場が没落し、20世紀に入って下り坂になってからもマンチェスター産の綿製品はカノに流れ続けた。1908年にカノに滞在していたニジュール会社のワットは、カノでトリポリ、チュニスからの約80人のアラブ人が町の一画の狭い路地が入りくむ中の大きな泥造り平屋根、二階建ての家に居住し、他にも50人程のアラブ人が出入りしていたことを⁸⁰⁾、また1912年にもブレンナーが、ガダメスの商人がカノに19人、ソコトに4人、ザイラに3人、ヌベに3人、アダマワに4人、ジンダーに6人居たことをそれぞれ記録している。⁸¹⁾

彼らはナイジェリア政府によるキャラバン税、北でフランスによって課せられた通行税、カノへの鉄道開通による南からの輸送コストの安い商品との競争にもかかわらず、家族的組織の柔軟性(低賃金のスペシャリストの養成など)により利益を確保していた。このような現地人の交易法を習熟することにより、マンチェスター産の綿製品を南からの料理用オイルやキャトル・ケーキ(家畜の飼料)など、比較的安価な商品と取引する活動を続けていた。⁸²⁾ これらの商品は、ダチョウの羽根の需要があるファッション市場や、アメリカのなめし皮市場のように気まぐれではなかったのでこの種の長距離交易は存続しえたのである。イギリス産の綿がトリポリにもたらされる中継地点はマルタ島であった。第5図はマルタ島経由でもたらされた綿と、海路ラゴス経由でもたらされた



第5図 マルタ島およびラゴス経由でもたらされた綿の総量比較

綿の総量を比較するものである。⁸³⁾

このトリポリーカノのルートは、キャラバンの安全のため、アルジェリア保護領政府は、前にみたようにガベスからフォト・ポリニャック、イレジを通過するやや西のルートをとることを勧め、中央よりのルートを経由して、インサラーに向かわせることもしばしばであった。また保護領政府は交易の活性化のため紙幣の使用を強く推し進めもした。ガートからカノへは、綿布の他に紙、砂糖、フランス製ローソク、毛布、サーベルなどの武器、インド産の茶、香辛料など比較的安価なものも運ばれていた。⁸⁴⁾ ガートーカノ間の中継地点、イフェロワンでは、交換用のラクダが多数用意され、ここでは通関料としてラクダ一頭あたり、10コードの布を支払うことにより、井戸の使用権が得られた。⁸⁵⁾

1912年の北からカノへ向かった商品の総評価額は565000Frで、カノからガートへ向かった商品のそれは1347000Frであった。⁸⁶⁾ しかしこれらの交通は前述のような状況の中で、1915年以後停滞を余儀なくされてしまう。⁸⁷⁾

しかし、1916年以降、サハラ各地のオアシスを中心とした交易再開の要望は、より活発な地域間交易の発展をうながしていくことになる。

6. 地域間交易の隆盛

さて前にも述べたように、1911年のラゴスーカノ間の鉄道の開通は、アフリカ中央部（特にサヘル）の商品が、海路ヨーロッパへ輸送される道を開いた。同じ頃北アフリカではイタリアとトルコの戦争、イタリアのリビア侵入などにより、トリポリタニアの商業は大きな打撃を受ける。そのため、サヘルの領域では南の海岸方面への交易の再方向づけが始動する。

植民地化以前よりアガデスの南、ジンダーの北に位置するサヘルの交易拠点ダメルグでは、トゥアレグと主としてハウサ系農民からなる定住者との商業的相互依存関係が成立していた。⁸⁸⁾ 伝説によれば中央サハラから移住してきたトゥアレグは、サバンナで捕獲した奴隷を農耕に携わせ、やがて独立した彼らにミレットを年税として支払わせ、見返りに他集団による略奪行為を防ぐ役割を果たしていた。⁸⁹⁾ ダメルグには18世紀末から19世紀初めにかけてのサヘルの気候変化に伴って、北から

ハウサ系農民が移住し始め、高地に柵をつくり定住したが、トゥアレグの軍事力には逆らえず、彼らもミレットを年税として支払わねばならなかった。同じく彼らも見返りにトゥアレグの保護を受けることになる。⁹⁰⁾ またサヘルの広大な牧草地は家畜の生育にも適し、大半の農民は羊やヤギ、牛、馬などの家畜を所有していた。彼らは旱魃や雨期の豪雨などでミレットの収穫が不作のときには家畜を売って穀物に変えねばならなかった。⁹¹⁾ しかし19世紀後半の、とくにダチョウの羽根や皮革のヨーロッパ、アメリカの市場での需要の増大は、現金収入の少ないこの地に長距離交易の活動の利をもたらした。経済的な力をつけてきた農民たちに対して、トゥアレグは前述のように彼ら自身が輸送に携わったり、逆に略奪行為を繰り返したり、もしくはそれらに対する保護の見返りとして、通行税を徴収することによって、その優位を維持しようと努め、前述のようにケル・エウイを中心とするトゥアレグの同盟のネットワークをつくり上げることになる。20世紀に入ってからは、この通行税の徴収により、多大の利益を得ていたイメズレグに対して、フランス勢力がケル・エウイを支援して、戦闘行為を誘発せしめ、逆にケル・エウイのネットワークを破壊し、自らの秩序を打ちたてようとする動きも見られた。⁹²⁾ しかし、ダチョウの羽根や皮革の需要が低下すると共に、これらの動きも鎮静化され、トゥアレグと定住民の間には、前述のような塩、デーツとミレットの交換関係が重要なものとなってくる。村人に対して依然として優位を維持しているトゥアレグは、ミレットを村人から年税として貢納されることもあった。⁹³⁾ トゥアレグは主として家畜の乳で生活しているが、家畜の乳の出が悪くなる2月～5月の乾期には、食事の補足としてミレットなどの穀物を必要としていた。トゥアレグにとってミレットはハウサの農民たちからの年税だけでは十分な量を確保出来ず、アガデスで塩とデーツと交換にミレットを大量に入手することも同時並行して行われた。⁹⁴⁾ アイール全域がフランスの支配に入る1908年以前にはファッションやビルマに向かうキャラバンは年に3度出発していた。⁹⁵⁾ 秋10月に出発するキャラバンは年3度のうちでラクダの数は最大で、時には総計で15000頭に上ることもあった。塩はケル・アイールとダメルグのトゥアレグによってカノに

運ばれ、収穫されたばかりのミレットと交換される。冬の終わり、2月もしくは3月に出発するキャラバンは前者よりも重要度は落ちるが、ケル・アールとケル・グレスらによって総計1500～3000頭のラクダで、塩やデーツをハウサランドに運び、ハウサのキャラバンによって運ばれてきたミレットと交換される。夏・7月に出発する塩のキャラバンには、主としてケル・アールがラクダを提供し、やはり総計1500～3000頭のラクダが参加し、ケル・グレスのキャラバンでアールに運ばれてきたミルと交換する。⁹⁶⁾

またハウサランド方面からもアールに向かって商人たちがキャラバンを組んでミレットを輸送し、塩と交換して帰途につく。ハウサやダゲラのキャラバンのリーダーはマドゥガと呼ばれ、キャラバンの行進中、朝の荷づくり、出発、行進、宿泊地の決定などに絶対的な力を有していた。ダメルグの北では井戸は少なくなり、略奪を狙う盗賊も暗躍しているので、キャラバンはそれらに打ち勝つよう、十分に大きく、よく組織されていなければならない。⁹⁷⁾

トゥアレグの塩のキャラバンも、時にはティブーに襲われ、略奪されることもある。1906年にキャラバンに対する略奪の最後の記録があるが、1907年以後、ファシ・ビルマ間はフランス軍の護衛がつき、略奪はなくなり、キャラバンの数も増加しはじめた。しかし、前述のようにフランス勢力によるラクダの無償徴発により、トゥアレグの反乱が活発化し、1916年にはアガデスに到着しようとした護衛隊が待ち伏せされ、虐殺される事件が起こった。⁹⁸⁾ また同年、アガデスでの取り引きを終えてダメルグに戻るハウサとダゲラのキャラバンに突然の攻撃があり、8人のダゲラの輸送者が殺害される事件もあった。⁹⁹⁾ 反乱前にはトゥアレグとハウサの間の取り引きは、ラクダや馬、羊、ロ

バなどの家畜についても行われていたが、反乱は多くの家畜を失わせ、何年にもわたってこの交易活動をつぶしてしまう。¹⁰⁰⁾ 無論この時期にはトゥアレグによるアザライ（塩のキャラバン）とハウサ・ダゲラのキャラバンも停止していたが、1919年にはフランス軍の重装備の護衛つきでわずかながら、塩－ミレット交易は再開される。やがてラクダの成育と共に交易は回復し、1920年から30年にかけてアガデスとダメルグの間の交易には以前のパターンが復活しはじめる。1920年春には統計750頭、秋には3400頭、1921年春には840頭、秋には8000頭のラクダから成るアザライがファシやビルマから塩を持ち帰った。¹⁰¹⁾

また1911年のカノへの鉄道の完成は、北ナイジェリアからのグランナツの輸出の急速な増大を引き起こし、1920年には総量45000 t、総額112万ポンドにも達する。また南ナイジェリアではココアの輸出も増大し、ココナツ畑の農夫たちの動物蛋白への需要も高まり、ニジェール・サヘル方面からの穀物や家畜の輸入のネットワークが再構成される。ミレット交易は南の方向への重要性が増し、家畜交易が再度活発化していくことになる。¹⁰²⁾

地域間交易はすでに長距離交易全盛時にも常に存在していたが、アフリカ人相互の交易活動においては、根本的に生産者と交易者が一方の活動から他方へたやすく転換する柔軟性を有していて、これがサヘル経済の根本的な強さであることは、ベイヤーも指摘している通りである。¹⁰³⁾

フランス－トゥアレグ間の対立は長期にわたって砂漠の経済を弱体化せしめたが、サヘル方面に展開した交易の再方向づけは、やがてトゥアレグによるアザライをもネットワークの中に組み込んで各地方の地域間交易の隆盛を創り上げることになる。

注

- 1) Boahen, A. Adu (ed.) General History of Africa, VII: Africa under Colonial Domination 1880～1935 (Heinemann・California・Unesco・University of California Press, 1985) ユネスコ「アフリカの歴史」第7巻 第2章 神野明訳 隆文社 1988
- 2) 宮田一雄「アフリカ現代史Ⅴ」 p.42 山川出版社 1978

- 3) Martel, A. Gabes, port caravanier du Sahara algérien (1899～1917) Travaux Inst. Rec. Sah. Alger Travaux p.66 1960
- 4) Ibid. p.78
- 5) Bourgeot, A. Les échanges transsahariens, la Senusiya et les révoltes twareg de 1916-17 Cahiers d'Etudes Africaines 69～70 X VIII-1-2 p.163 1978

- 6) Ibid. p.165
Boahen,A.Adu(ed) 前掲訳書 第5章 小山田紀子訳 p.137
- 7) Baier,S. Trans saharan trade and the sahel Damergu 1870~1930 Journal of African History p.54 1977
- 8) Etievant,L. Le Commerce tripolitain dans le centre africain L'Afrique Française p.278 1910
- 9) Le Prieur Cheam, le capitaine Les Relations caravanieres a travers le sahara de l'antiquite au seuil du XX^e siècle. Le Saharien, No.39 3^e trimestre pp.37~39 1965
- 10) Etievant,L. 前掲論文 p.279
- 11) 宮田一雄 前掲書 p.49
- 12) 13) 14) Baier,S. 前掲書 pp.45~46
- 15) 南里章二 「サハラ砂漠のキャラバン・ルートーその歴史的展望(近代)ー」 兵庫史学研究36号 pp.18~20 1990
- 16) Miège,J.L. Le Maroc et l'Europe Paris. pp.371~447 1961~3
- 17) Baillaud,E. Sur les routes du Soudan Toulouse, pp.136~138 1902
- 18) Ibid.
- 19) Etievant,L. 前掲論文 p.281
- 20) Cordell,D.D. Eastern Libya,Wadai and the Sanūsiya : A Tariqa and a trade route. Journal of African History. XVIII pp.21~36 1977
- 21) Ibid. p.22
- 22) Henri,L. L'Afrique precoloniale Collection Que sais-je? N° 241 「黒いアフリカの歴史」 アンリ・ラブレ 白水社 山口昌男訳 p.84 1962
- 23) Cordell,D.D. 前掲論文 pp.22~23
- 24) 25) Ibid. pp.23~24
- 26) Henri,L. 前掲訳書 p.85
- 27) Nachtigal Sahara and Sudan IV : Wadai and Darfur, G.B.Fisher and H.J.Fisher(ed. and trans.) Berkeley pp.215~221 1971
- 28) Boahen,A.A. The caravans trade in the nineteenth century Journal of African History pp.349~359 1962
- 29) Cordell,D.D. 前掲論文 p.24
- 30) Ibid. p.26
- 31) 宮田一雄 前掲書 p.58
- 32) Boahen,A.Adu (ed.) 前掲訳書 第5章 p.131
- 33) Ibid. pp.145~146
- 34) Prichard,E.E. The Sanusi of Cyrenaica London. pp.16~21 1949
- 35) 36) Cordell,D.D. 前掲論文 p.31
- 37) Report for the years 1893~4 on the trade of Bengazi GB,BP,Session 1893~1894 vol.97 etc. Cordell,D.D.の論文より引用
- 38) Cordell,D.D. 前掲論文 pp.34~35
- 39) Miegé,J.L. La Libye et le commerce trans saharien au XIX^e siècle. Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée 1^{er} semestre pp.135~168 1975
- 40) Cordell,D.D. 前掲論文 pp.33~34
- 41) 42) Bourgeot,A. 前掲論文 p.162
- 43) De Vaulx,B. En Afrique-Cinq mille ans d'exploration Librairie artheme fayard paris 「アフリカ探検五千年史」 朝日新聞社 酒井傳六訳 p.244 1960
- 44) Rapport officiel du Commandant Lamy Reconnaissance de Tadmert a Tadjemout-In houaouen (Bir el Gharama) 20-24 Janvier 1899
- 45) De Vaulx,B. 前掲訳書 pp.248~251
- 46) Capt.Moll Situation economique de la région de Zinder. Renseignements coloniaux (9 Dec.1901) p.197
- 47) Bourgeot,A. 前掲論文 p.165
- 48) Ibid. p.162
- 49) 50) Ibid. pp.166~167
- 51) Baier,S. 前掲論文 pp.55~56
- 52) Bourgeot,A. 前掲論文 pp.175~176
- 53) Ibid. pp.170~171
- 54) Ibid. p.173
- 55) 56) Ibid. pp.176~177
- 57) Ibid. p.171
- 58) Ibid. p.181
- 59) Miseur,M. Un exemple spécifique d'économie caravanier l'échange sel-mil Journal des Africanistes. 47-2 pp.49~50 1977
- 60) Bourgeot,A. 前掲論文 pp.181~182
- 61) Salifou,A. Kaoussan ou la révolte senuoussiste Études nigériennes 33. 1973
- 62) 宮田一雄 前掲書 p.68
- 63) 南里章二 前掲論文 p.21
- 64) Martel,A. 前掲論文 p.68
- 65) Martel,A. Gabès, port caravanier より引用
- 66) Ibid. pp.72~80
- 67) Ibid. p.70
- 68) 69) Martel,A. 前掲論文より引用
- 70) Etievant,L. 前掲論文 pp.279
- 71) Ibid.
- 72) Ibid. p.281
- 73) Ibid. p.280
- 74) Ibid. pp.280~281

- 75) 76) Ibid. p.281
- 77) Jhonson,M. Calico-caravans Tripoli-Kano trade after 1880 A history of commerce in Damagaram. Journal of African History. pp.95~117 1976
- 78) Henri,L. 前掲訳書 pp.93~94
- 79) Jhonson,M. 前掲論文 pp.109~111
- 80) Ibid.
- 81) Brenner,L. The North African trading community in the nineteenth century Central Sudan. Boston University Paper on Africa, V. Aspects of African Islam p.148 1971
- 82) Jhonson,M. 前掲論文 pp.116~117
- 83) Ibid. p.113
- 84) Capitane Fonferrier Études historiques sur le mouvement caravanier dans le cercled' Agadez. Bulletin commercial historique et scientifique de l'A.O.F. No. 2 1923 pp.308~310
- 85) Ibid. p.309
- 86) Ibid. p.310
- 87) Ibid.
- 88) Baier,S. 前掲論文 p.46
- 89) 90) 91) 92) Ibid. pp.48~51
- 93) 94) Ibid. p.52~53
- 95) Capitane Fonferrier. 前掲論文 p.304
- 96) Ibid.
- 97) Baier,S. 前掲論文 p.53
- 98) Capitane Fonferrier. 前掲論文 p.305
- 99) Baier,S. 前掲論文 p.56
- 100) Capitane Fonferrier. 前掲論文 p.313
- 101) Ibid. p.306
- 102) Baier,S. 前掲論文 pp.56~57
- 103) Ibid. p.59

(なんり しょうじ・甲南高校)