



サハラ砂漠のキャラバン・ルート：その歴史的展望 (現代3)

南里, 章二

(Citation)

兵庫地理, 38:1-11

(Issue Date)

1993-03-31

(Resource Type)

journal article

(Version)

Version of Record

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/90002386>



サハラ砂漠のキャラバン・ルート

—その歴史的展望（現代3）—

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）」（兵庫史学研究第36号）、「同（現代1）」（兵庫地理第37号）、「同（現代2）」（兵庫史学研究第38号）の続編であり、今回をもって、現段階での完結とする。

はじめに

サハラ砂漠のキャラバン・ルート上の交易活動は、今世紀前半の激動の時代を経て、主として長距離交易から地域間交易へとその性格を変動させてきたこと、及びその状況は各地域によってさまざまに異なることはすでに見てきたとおりである。¹⁾ とくに前回はビルマ、ファシ、アマドロール、テキダ・ンテスムなどの塩鉱をめぐる顕著な地域間交易の隆盛をみせる現代ニジェールの場合に焦点をあてて述べてきた。²⁾ 今回はモロッコとマリにおけるサハラ砂漠のキャラバン・ルートの交易活動の現状について概述する。

モロッコの場合はその交易活動が、フランスの保護領化政策などにより大きな影響をこうむり、その後の国家間の政治的対立の深刻化などに伴って衰退を余儀なくされた事例であり、またマリの場合はトラックによる輸送の近代化をほぼ定着させた商都ガオを拠点とした交易活動の事例である。前回でも述べたとおり、もとよりこれをもってサハラ砂漠のキャラバン・ルート上の交易活動の歴史と現在の全体像を描ききったと述べるつもりはなく、そのためにはさらに実証的なフィールド・ワークと論考を積み重ねなければならないことはいうまでもない。

1 モロッコを基点としたキャラバン・ルートの交易活動（近現代）

サハラ砂漠のキャラバン・ルートのうちで最も西に位置するモロッコを基点とするルートでは19世紀末から今世紀にかけてどのような交易活動が

行なわれてきたのか。当時の政治・経済・社会状況の変動と絡めて整理してみよう。

1591年、西アフリカのソンガイ帝国を滅亡に追いやったモロッコ・サード朝のサハラ遠征以後、西スーダン方面の金の涸渇化に伴って、この西のルートの重要性が低下してきたことは否めない。モロッコ側からの政治的影響力も次第に薄れ、そのためこの地域での各部族間の抗争が激化していったことはすでに述べたが、³⁾ 17世紀末には、中世前半に交易の要衝として繁栄したシジルマサ周辺のタフィラルトを中心にアラウィー朝（1668～）が諸部族を統括して新王朝を創設した。アラウィー朝はアトラスを越えて北に位置するメクネスを首都として、モロッコ全土に版図を広げることになる。⁴⁾ 南方のサハラを越えて西スーダンに直結するルートは、金の流入こそとだえたが、小麦・塩・果物・乾燥ブドウ・銅や鉄の加工品・宝石・布その他のモロッコ商品、或は海路と港を経由して入ってきたヨーロッパ商品の流出口として、依然として重要性は衰えていなかったため、アラウィー朝はこの交易ルートを掌握しようとしたことは想像に難くない。マグレブの商品を常に必要としてきた西スーダンとの関係においても、南に広がるサハラはモロッコ歴代の王朝支配を通して、その独自の発展と繁栄を可能にする重要な役割を演じてきたのであった。⁵⁾

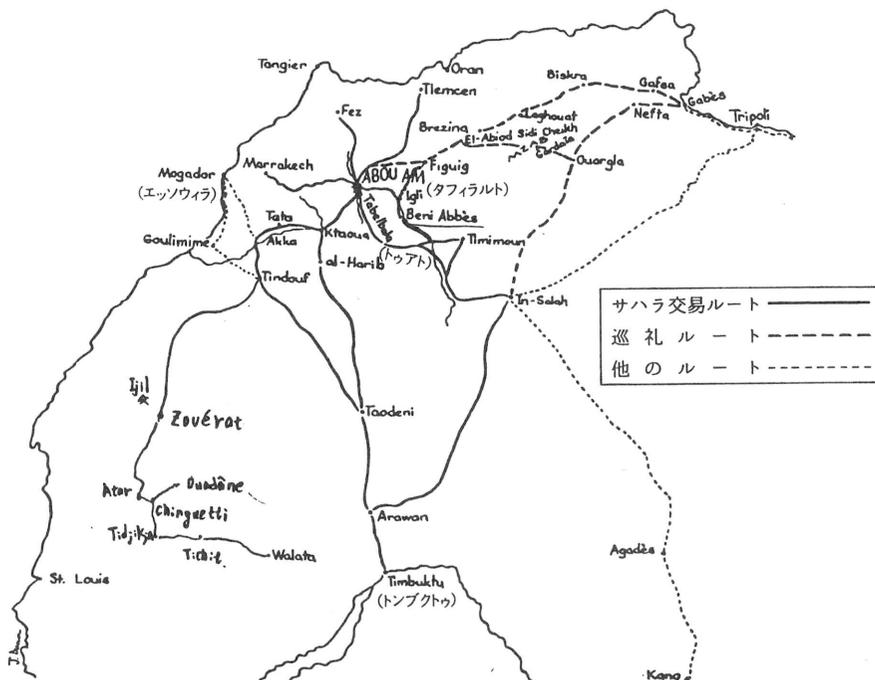
1756年、アラウィー朝のスルタン、モハメッド・ベン・アブドラーはエッソウィラ（モガドール）の港を築き、ヨーロッパとの交易関係を強化し、経済的繁栄をもたらした。⁶⁾ 19世紀初頭から半ばにかけて、ルネ・カイエ⁷⁾ やハインリヒ・バルト⁸⁾ やヨーロッパ人探検家が目撃したような、トンブクトウで取り引きされていた数多くの商品は、このエッソウィラやその南のアガディール、ウェド・ノウンなどの港に到着し、キャラバンによってサハラ越えて輸送されてきたものであろう。モロッコとトンブクトウを結ぶキャラバン・ルート

は、前述のように、この地域での部族間の抗争とルート上での略奪をのがれるために、大きな迂回も止むを得なかった。⁹⁾ エッソウィラの港を築いたモハメッド・ベン・アブドラーはサハラ縦断交易の安全を保証するため、地方の首長との関係を強化することに努めた。エッソウィラの港は、ヨーロッパの商人とサハラを渡りアトラスを越えてきた西スーダン方面からのキャラバンを同時に受け入れた。それ以後モロッコは、1894年、フランス軍がトンブクトウを占領するまでは、西スーダンの主要な顧客であり続けた。¹⁰⁾

モロッコから西スーダンに至るサハラ砂漠のキャラバン・ルートは、大別して東と西のルートがあり、東のルートの北の終着点はタフィラルトであった。¹¹⁾ タフィラルトの主要マーケットであり、かつてのシジルマサの跡地にたつアボウ・アムを発ったキャラバンは、低地ドラ渓谷に沿って南西方向に進み、タタ、アッカを経由し、ティンドーフに向かう。ここから向きを南東方向に変え、タウデニ、アラウワンを経てトンブクトウに至る。¹²⁾ またドラ渓谷からエルグ・イギデ越えてタウデニに向かうルートもあった。1804年から翌年にかけてマラケシュからトンブクトウへ旅したG・ディヴァ

ルドゥンはこのルートをたどったことを記している。¹³⁾ またタフィラルトから南東方向に、サオウラ渓谷に沿って、イグリ、ベニ・アッバースのオアシスを経由し、トゥアトに至るルート、また、南のタベルバラを経由してトゥアトの北のゴウララに達し、¹⁴⁾ トゥアトからトンブクトウ、もしくはカノへ向かうルートも開かれていた¹⁵⁾ (第1図)。タフィラルトからトンブクトウへの行程は通常40～60日であった。¹⁶⁾

西のルートの北の終着点は、アルジェリア南西部のティンドーフ、モロッコ南部のグリミヌなどであり、そこからエッサウィラやアガディールなどの港をめざす。アラブ系部族のタジャカントによって1852年に築かれた町ティンドーフは、スペイン風中庭、列柱、アーケード、高い天井などさまざまな装飾を伴ったモロッコ様式を思わせる裕福な住民の町であり、キャラバン交易から大きな利益を上げていた。¹⁷⁾ また、グリミヌも月に一度、大規模なラクダ市の開かれるキャラバン・ルートの重要拠点であった。¹⁸⁾ ティンドーフからは先述のように、タウデニ、アラウワンを経由してトンブクトウを目指すルートが南に向かっていたが、ここから現在のモーリタニア方面に向かう西のルー



第1図 モロッコ南東部タフィラルトのアボウ・アムを起点としたサハラ越え交易ルート
Dunn, R.E. : The Trade of Tafilalet ; African Historical Studies, 1971より

トも開かれていた。¹⁹⁾ ティンドーフから、現在のモーリタニアとサハラ・アラブ共和国のほぼ国境沿いに南下し、イジルの塩鉱に近いズエラートを經由して、シンゲッティ、アタール、ワダン、さらにはその南のティクジャ、ティント、ワラタなどのオアシス都市に向かうルートである(第1図)。特にシンゲッティは、イジルの塩鉱から運ばれてきた塩の市場として、経済的に重要なキャラバン・ルート上の拠点であり、メッカに向かうキャラバンの出発点としてもよく知られた町である。²⁰⁾

19世紀末には、1830年のアルジェリア侵入以来、この地域の植民地化を推し進めようとするフランス勢力と、この地域を支配しはじめていた遊牧集団テクナ系タルフィヤとモロッコ・アラウィー朝スルタンの三つどもえの対立が激化し、²¹⁾ この西サハラルート上の治安は悪化し、交易活動は衰退しはじめる。

フランスと同時併行して、モロッコの植民地化を推し進めてきたスペイン勢力は、フランスが先述のシンゲッティを占領したとき、リオ・デ・オロ湾の居留地から移動し、1906年にはサハラ侵略部隊を組織し、内陸へ30km侵入した。²²⁾ やがて1912年3月のフェズ条約と同年11月の仏西条約によって、1923年に国際管理地区となるタンジャを除いて、モロッコのスルタンは全土をフランス、スペインの保護下におかれる条約に調印せねばならなかった。²³⁾ モーリタニアからスペイン領西アフリカにかけては、内陸の部族の抵抗運動はその後も継続し、フランスとスペインは、1923年になってようやくその鎮圧に成功することになる。²⁴⁾ 西サハラのキャラバン・ルート上の交易活動は、スペイン勢力のイニシアティブにより海上交易によってかわられ、その終焉を早めることになる。

当然のことながら、アルジェリアの植民地化に伴って、モロッコへも経済的侵入を企てたフランス勢力の動きは、先述の東のルートにも大きな影響力を及ぼしはじめる。先述のように、19世紀前半には、エッサウィラの港には、ガラス細工品や琥珀、紙、銃などのヨーロッパ製の商品²⁵⁾ や、茶や砂糖などのヨーロッパ経由の商品がもたらされ、加えて織物や手工芸品などモロッコ製の商品などが、毎年数千頭に及ぶラクダのキャラバンによって南へ輸送され、帰途にはゴム、ダチョウの羽根などと共に奴隷も依然として高価な商品とし

てもたらされ続けていた。19世紀の半ばまでは、フィラーリと呼ばれるタフィラルトの商人も、トンプクトゥに商業的代理人を住ませ、トウアウト経由で奴隷交易に携わっていた。²⁶⁾ 1840年から1855年にかけて、この奴隷交易は頂点に達し、年間3,500~4,000人の奴隷がモロッコにもたらされた。²⁷⁾ 1860年代にも年間500~1,000人がモロッコへもたらされ、2~300人がタフィラルトとフェズで売却された。²⁸⁾ タフィラルトは奴隷にとっては休息地でもあり、ルート上の移動で損ねた健康を回復し、さらにマグレブの風習にも慣れ、アラビア語を学んだあと、さらに高額でマラケシュやフェズに売却されていったという。²⁹⁾ 1875年から85年にかけても、ティンドーフには毎年同じく500~1,000人の奴隷がもたらされ、1880年から1900年にかけてはタフィラルトのアボウ・アムには年間2~300人の奴隷がもたらされていた。1894年のフランス軍のトンプクトゥ占領と1900年のトウアウト占領、および保護領政府による奴隷交易に対する違法宣言(1912年)によって、奴隷交易には終止符がうたれるが、これは表向きのことであり、実際にはルート上でのフランス勢力による監視体制の不備もあって、1932年のフランスによるタフィラルト占領まで奴隷の取り引きは続けられていた。³⁰⁾

タフィラルトには非モスリムのユダヤ人が19世紀後半には約6,000人居住し、宝石商や靴屋を営むと共に、商人として交易活動にも参加していた。³¹⁾ 現在でも、アトラス山脈南縁に沿って、かなりの数のユダヤ人が在住している。筆者はザゴラという町に近いアメルズという村で、1822年に入ってきたユダヤ人によって建てられたというシナゴグ(ユダヤ教会)を見かけたことがある。

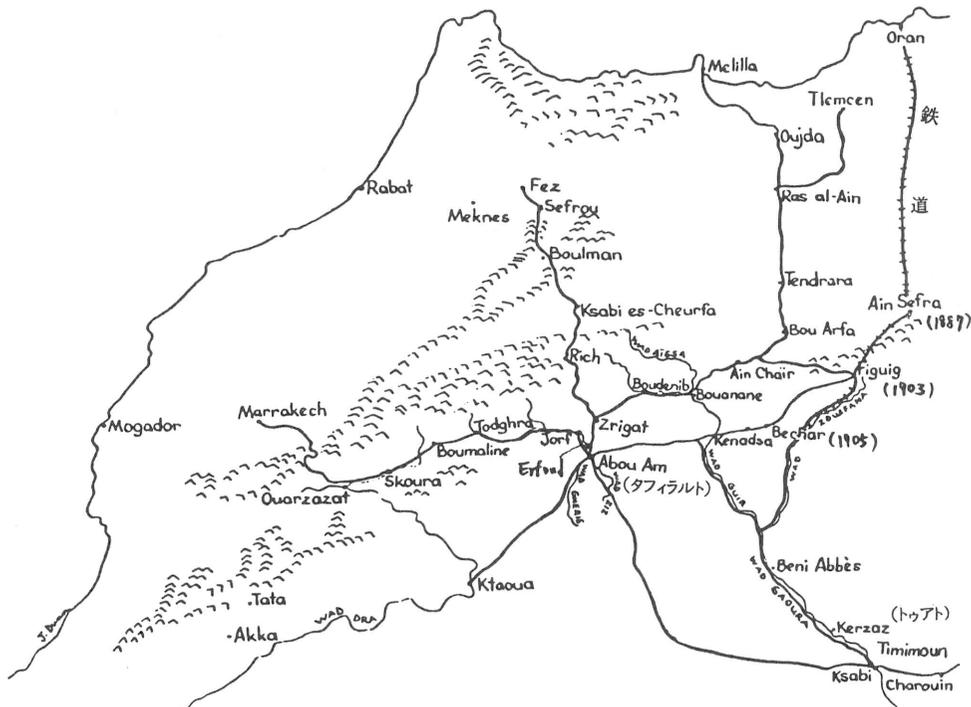
すでに18世紀末のメッカ巡礼の記録としてアル・ワルティラーニの例を示したが、³²⁾ タフィラルトにもメッカへの巡礼に伴う東西方向のキャラバン・ルートが通じていた。マラケシュやドラ、スースなどから巡礼者がタフィラルトに集まり、フィギグ、ガフサ、ビスクラ、或はワルグラからネフタ、もしくはトウアウトからネフタ、ガベスを経てチュニジアからトリポリタニアへ向かいメッカをめざす(第1図)。巡礼者はモロッコの商品として生皮などを運び、ルート上でバーターを行い旅行費用をつくり出していた。メッカ巡礼を終えた彼ら

はコーランをはじめ、香料、香水、絹やインドの製品、アビシニア、ボルヌーの奴隷など高価な贅沢品類を持ち帰った。しかしこの東西のキャラバン・ルート上の交易活動は、植民地化の進行など政治的諸条件の悪化、海上ルートの発達などにより、やがて衰退していくことになる。³³⁾

さて1887年にはアルジェリア鉄道が地中海のオランからアイン・セフラへ開通し（第2図）、1900年以後には、タフィラルトのアボウ・アムから2～3日行程のところにつくられたフランス守備隊のマーケットが機能しはじめた。³⁴⁾ フィラリたちはキャラバンでフランス軍駐屯地を訪れ、鉄道でもたらされたヨーロッパ商品を購入したり、地方生産物との交換をはじめることになる。³⁵⁾ かつてフィラリたちは、まだ染めていない生皮やデーツをアトラス越えて、フェズやマラケシュ、メクネス方面へ輸出し、英仏スペインとの商業条約により低価格で、これらの町に入ってきたヨーロッパ産の綿製品やコーヒー、ローソク、武器やヨーロッパ経由でもたらされ、19世紀には至るところで必需品となっていた茶や砂糖、香料、及び靴、ベルト、銅、真ちゅう、敷物、本、口銃など

どのモロッコ商品をタフィラルト方面に持ち帰っていた、またフェズからはファシスと呼ばれる商人やユダヤ人が、これらの商品をタフィラルトにもたらし、生皮やデーツを持ち帰っていた。フェズータフィラルト間は650kmの距離があり、50～100頭のロバを連ねたキャラバンでは通常11～20日の行程であった。双方の間には、アトラス越えの危険防止のために、アトラス諸部族に通行税を支払い、武装集団による保護を受けたりする手段が講じられた。また、支払いには小切手が使われ、商取引を終えて、それぞれ帰り着いた町で現金化することも出来るようになっていた。しかし、鉄道の開通とフランス軍駐屯地の設営は、フィラリたちの商品購入先の方向を逆転し、このアトラス越え交易もまた衰退していくことになる。³⁶⁾

モロッコ南東部にはステップ、砂漠の中に点在するオアシスをつなぐ交易ネットワークがあり、定期市がその継がりの重要な役割を担っていた。各市は領域内での週の特定の日に、商人たちの移動日程に無理ないように生まれ、巡回商人たちはモロッコや北から輸入したヨーロッパの工業品を各地にもたらしていた。彼らは2～3頭のロバか



第2図 アトラス越え交易と地域間交易の諸ルート

Dunn, R.E. : The Trade of Tafilalt ; African Historical Studies, 1972より

ら200頭以上のラクダに至る大小のキャラバンを組織し、時には砂漠を越えてトゥアト方面にも向い、トゥアトからはデーツやヘナ、タバコ、羊毛などを輸入していた。オアシス農耕民とステップ、砂漠に住む遊牧民との間には協力的な経済的依存関係があることは、すでにニジェールの例でも見てきたことであるが、この定期市は家畜と羊毛を穀物とデーツ、その他の商品と取引しようとする遊牧民にとっても経済的に重要な意味を有し、現在に至るまでその活動は衰退することなく持続している。³⁷⁾

さて、1887年のオランからアイン・セフラまでの鉄道の開通は、フランス軍のアルジェリア南部への移動を容易にし、やがて1900年のトゥアト占領につながる。以後フランス軍はモロッコ南東部への侵入をも企て始め、この軍事的侵攻に伴って、モロッコ南東部とトゥアト方面とのつながりはとだえてしまう。フランス勢力によって敷設されつつあった鉄道は、さらに伸びて1903年にはフィギーグに近いベニ・オウニフへ、さらに1905年にはコロンプ・ベシャルまで達し（第2図）、これらの地には市場が開設され、軍駐屯地と定期的なコンボイ・サービスで連結される。これらの地方都市はやがて新興商業都市として発展しはじめることになる。ヨーロッパ商品がフェズやマラケシュを通さずに、直接アルジェリアに流入しはじめ、これらの動きは先述のアトラス越え交易の衰退をさらに加速化することになる。

1900年のトゥアト占領に続くフランス軍によるモロッコ侵入に対して、モロッコの人々は手をこまねいていたわけではなかった。タフィラルトにはレジスタンスの非公式な本部がおかれ、アイト・カバッシュなどベルベル系遊牧民の略奪隊が、フランス軍駐屯地やコンボイに対する襲撃を開始した。この動きは新たに交易活動を開始しようとしたフェラーリに打撃を与え、ヨーロッパ商品の輸入交易の担い手として新たにトゥアト周辺に居住し、小売商を営んでいたアルジェリアのユダヤ人やベルベル系ムサブ人たちが登場してくる。先述のタフィラルト在住のユダヤ人もアルジェリアに移住し、タフィラルトの経済に重大な損失を与えることになる。しかし、フェラーリはやがてこの悪化した状況の中から立ち直り、デーツや皮革、家畜、羊毛などをフランス軍駐屯地の市場にもた

らし続けていた。³⁸⁾

フランス人のモロッコ初代総督リュオティ将軍は、レジスタンス活動の続くタフィラルトの軍事的な鎮圧が困難であったので、現地の伝統的社会慣習などを尊重しながら、商業・社会・文化的な発展を支え、その支配力を侵透させていこうとする融和政策を実施した。³⁹⁾ 言いかえれば、タフィラルトが征服されないならば、茶や砂糖でそのかそうという考え方であった。フィラーリがその交易活動を維持することが出来たのはリュオティ将軍の政策によるところが大きい。1908年には大半のタフィラルトの住民は抵抗を断念することになり、先述の1912年のモロッコの大半をフランス保護領とする宣言につながることになる。しかし、このリュオティ将軍の融和政策も、先述のアイト・カバッシュなどのベルベル系遊牧民には通用せず、彼らはジズ川沿いに進むフィラーリのキャラバンを襲撃し続けた。フランス軍は1915年、エルフードに駐屯所を設置し、軍事的鎮圧を強化し、1932年にはタフィラルトを含むモロッコ南東部のほぼ大半の占領を終える。やがてアトラス方面の占領も完了し、先述のアトラス越え交易もフランス軍によって治安が維持され、安全な往来が回復されることになる。フランス勢力によってアトラス方面につくられた道路は、タフィラルトを次第にアトラス以北のモロッコと商業的に絡ぎはじめ、また第一次大戦後にはトラックの導入が経済生活を新様式に変容しはじめる。このためタフィラルトトゥアト間の交易の存在理由が希薄化し、先述のオアシス農耕民と砂漠、ステップの遊牧民との地域間交易を除いて、このルート上のサハラ縦断交易の歴史は、またひとたび幕を下すことになる。⁴⁰⁾

この後、モロッコにはフランス人による本格的な入植活動が開始し、1921年には46万人以上のフランス人がモロッコに居住することになる。⁴¹⁾ 第二次大戦を経てモロッコ人大衆は保護領政府による（傀儡）の سلطان への不服従、フランス商品のボイコット、街頭デモなど一連の独立運動を展開し、1956年にフランスとの間に独立協定が結ばれ、1912年以来の保護領条約が廃棄されることになる。⁴²⁾

やがて1962年、「アルジェの戦い」を経て、フランスから独立を勝ち得たアルジェリアとの間に

国境が画定され、両国間の自由な往来には制限が加えられはじめ、モロッコ南東部とサハラ結びつきはさらに薄らいだものとなってくる。また1973年に創設されたポリサリオ戦線はかつてのスペイン領サハラ、西サハラの領有を宣言し、1976年にはアラブ・サハラ民主共和国の成立を宣言する。⁴³⁾ これを指示するアルジェリアと、これを認めようとしなないモロッコとの間にも対立が生じ、南東部での国境を越えての自由な往来は、状況的にますます困難な度合いを深めることになる。

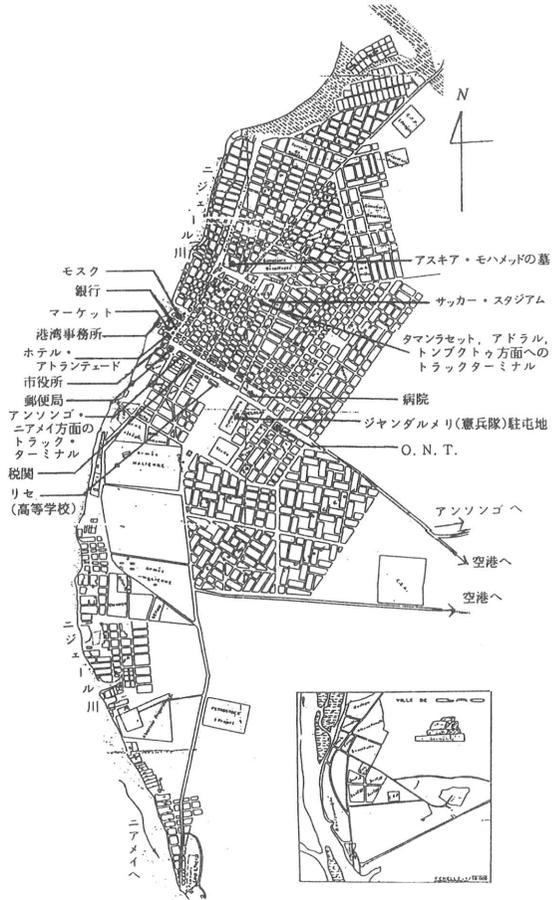
アルジェリア側では、石油輸送の活発化に伴って、独立後もフランス資本の協力の下に舗装道路の敷設が進み、鉄道の終点ベシャルからトゥアト南部のアドラルに継がる道路も入念な調査の後、敷設に至った。⁴⁴⁾ しかし、モロッコ南東部とアルジェリア間を結ぶ舗装道路は今だに着工に至っていない。

モロッコにとっても、その南に広がるサハラの世界は、農耕民と遊牧民の関係を引き合いに出すまでもなく、無数の経済的ネットワークを踏まえた相互依存関係が半永久的に持続しているものであるだけに、将来は国家的対立を超えた交易活動を内含したコミュニケーション・ネットワークが復活する可能性は十分にありうると考えられよう。⁴⁵⁾

2. マリ（ガオ）を基点としたキャラバン・ルート上の交易活動（現代）

トンブクトゥからニジェール川湾曲部に沿って東へ424kmの地点に、サハラ砂漠のキャラバン・ルートの重要な交易都市ガオがある。現在のマリ共和国国内にあるガオの町はニジェール川がその流れを東から南に向きを変えたところに、川の左岸に沿って、南北に約8km、東西に約3kmにわたって広がる人口約4万人の町である。（第3図）。また、タウデニの塩鉱からアザライによって運ばれてきた塩は、さらにこのニジェール川をピロッグ（小舟）によって運ばれる。ガオはその塩の重要な消費地でもある。

9世紀のアラブ人地理学者アル・ヤクービーは「ブルダンの書」で、ガーナに隣接した大きな国家としてカウカウの名をあげている。⁴⁶⁾ 交易都市国家カウカウ（ガオ）の存在が世に知られるようになったのは、この9世紀以降であろう。当時北



第3図 ガオ（GAO）市街図

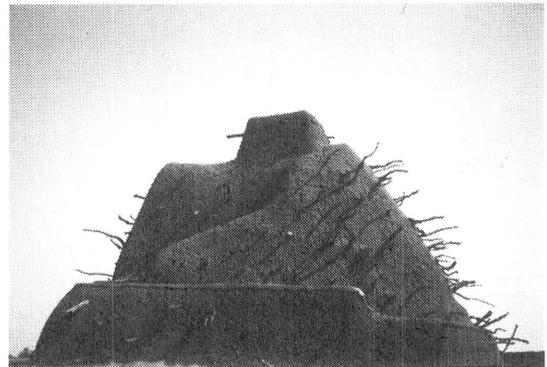


写真1 ガオにあるアスキア・モハメッドの墓

（筆者撮影）

アフリカのベルベル系部族の政治・宗教の中心地はターヘルトであった。ターヘルトはやがて南の交易都市ジジルマサと密接な継がりを持ちはじめ、商業的繁栄を享受し、中世のサハラ長距離交易の

拠点として知られるようになる。⁴⁷⁾ このターヘルトから出発したキャラバンがめざした南の終着点はガーナとこのカウカウ（ガオ）であったことは疑いない。1353年にこの地を訪れたイブン・バトウタはガウガウという名で、このガオについての記述を残している。⁴⁸⁾ 1357年ソンガイ人によって、マリ共和国から独立を勝ちとられたガオは15世紀に入ると本格的な発展をとげ、ソンガイ王国の首都として、1453年王位についたアスキア・モハメドの時代にその最盛期を迎える。⁴⁹⁾ このアスキア・モハメドの大きな墓は今でもガオの町の北の一角にその姿をとどめている（写真）。ガオは1591年サード朝モロッコ、アル・マンスールの軍隊に占領され、⁵⁰⁾ 中世サハラ長距離交易はひとたび幕を下ろすことになるが、近代に入ってからフランスによる植民地統治下で、西のトンブクトゥと共に、やがて交易上の重要な拠点としての役割を回復していくことになる。1924年から1938年にかけては、フランス系商社のソシエテ・トランスサハリアン、1938年から1948年にかけてはソシエテ・トランスアフリカンのイニシアティブの下に、アルジェリア方面からはデーツ・タバコ・絨毯などが、マリ方面からはラクダ・羊・ピーナッツ・ナッツなどが、それぞれトラックで輸送されていたという。⁵¹⁾ 今世紀第一次大戦以後のサハラ砂漠にはトラックが導入され始め、キャラバンによる商品の輸送状況が大きく変容してきた。ニジェール方面でもティネレ砂漠を越えて、アガデスとビルマ、ファシを結ぶキャラバン・ルートに、また、アガデスとインガルやテキダの塩山を結ぶキャラバン・ルートに、さらに南のダメルグ、ジングー方面、時には北ナイジェリアのカノ、ソコト方面に、また北の南アルジェリアのトゥアト方面に向かうキャラバン・ルートに、現在かなりの量の商品のトラックによる輸送が行われていることもすでにみてきた。⁵²⁾

他方、マリでは中世以来築き上げられてきたサハラ交易の伝統的な手法を受け継ぐものとしてトンブクトゥを拠点としたラクダによる塩の輸送（アザライ）についてもすでにみてきたので、⁵³⁾ ここでは現在のサハラ砂漠のキャラバン・ルート上の重要な交易都市であるガオを拠点とした、アザライとは対照的な、主としてトラックによる商品の輸送状況について述べてみよう。

以下の内容は筆者が1986年11月24日から12月20日まで、ガオに滞在し、実施した調査に基づくものである。⁵⁴⁾

現在ガオからサハラを越えてアルジェリア方面へ向かうトラックはアドラル（ガオから1508km）とタマンラセット（1,180km）をその目的地としている。筆者は1979年8月、アルジェリアのアゴウドジム・タハールという民間会社の所有する2台のメルセデス・ベンツのトラックに同乗して、ガオ―アドラル間を移動した。このときは7日の行程であったが、通常は5～6日の行程であるという。またタマンラセットまでは4～5日の行程である。トラック一台には運転手のほか、数人の助手とアルジェリア方面への出稼ぎの労働者、時には一人あたり35,000Fcfca支払った旅行者が同乗する。⁵⁵⁾ 輸送される商品は、マリ、アルジェリア両国間の取り決めにより、1986年現在アルジェリア側からはデーツ、マリ側からはラクダと羊のみが合法的に認められ、他の商品の輸出入は特別な認可のない限り、全て密輸とみなされる。ラクダはかつては輸送の手段であったが、今は前述のようにアルジェリア南部での食肉の需要の増加により、⁵⁶⁾ 輸送の対象となってしまうている。輸送の手段は無論10～30t積みのトラックである。

ガオの税関で見せてもらったリストには、最近までアルジェリアからマリにもたらされていた商品として、ぶどう酒、オレンジ、ジュース、オリーブ、ビスケット、保存食、塩、靴、布、化学製品、ガラス製品、ラジオなど30項目が上げられていた。逆にマリからアルジェリアにもたらされていた商品のリストには、ピーナッツ、茶、米、香料、果物、野菜、ヘンナ、タバコ、なめし皮、アラビアゴムなど23項目が上げられていた。

同じくガオの税関で閲覧を許された1986年の1月から6月までのデーツの輸入総量は2586tで総額372,384,000Fcfca（1kgあたり144Fcfca）であった。⁵⁷⁾ アルジェリアでの購入価格は1kgあたり1ディナール（86年当時91Fcfca―ガオのアルジェリア領事館の公示による）である。輸入関税として1kgあたり30Fcfca徴収されるので、ガオの市場での小売価格は経費、利益を上乗せして200～250Fcfcaとなる。筆者がガオのマーケットを訪れた時には、とれたてのデーツが1kgあたり200Fcfca、乾燥デーツが350Fcfcaで売られていた。しかし

1982年以後アルジェリア政府は、民間からデーツを買い上げ、ヨーロッパ方面への輸出をはじめたので、マリ、ニジェール方面へ回される量は減少しているという。

また、同じく税関とONT (L'office Notional du Transport) で閲覧を許された1984年から1986年までの、トラックによるラクダと羊の輸出数の集計を第1表に示す。

第1表 トラックによるラクダと羊の輸出数

1984年	ラクダ	10頭
	ヒツジ	3,785頭
1985年	ラクダ	457頭
	ヒツジ	4,784頭
1986年 (1月～11月)	ラクダ	974頭
	ヒツジ	2,406頭

1986年1月から6月までの集計数は、税関ではラクダ894頭 (223,500kg)、羊2,239頭 (67,170kg) で総額はそれぞれ31,290,000Fcf、22,390,000Fcfであった。数字に不明瞭な点があるのは後述の理由による。1984年のラクダの輸出数が極端に少ないのは同年の西アフリカ一帯の旱魃による影響も考えられる。

ラクダはガオの家畜市場で一頭あたり、100,000～150,000Fcf、羊は一頭あたり15,000～25,000Fcfで取引されているが、税関の示す価格は前述の数字よりラクダが一頭あたり35,000Fcfで、羊は一頭あたり10,000Fcfであった。これは言うまでもなく表向きの価格表示である。というのは、ラクダは一頭あたり、関税として購入価格の8%の支払いが義務づけられているので、購入価格が10,000Fcfとすると8,000Fcfを支払わねばならない。35,000Fcfとすると、2,800Fcfとなり、一頭あたり5,200Fcf安くなり、輸出促進に役立つという理由からである。ラクダの一頭あたりの売却値はアルジェリアでは200,000～300,000Fcfとなり、羊は一頭あたり30,000～50,000Fcfになるという。

さて、アドラル・エルゴレア・インサラー・タマンラセットなどでデーツを購入したアルジェリア商人はサハラ越えて、これを自ら輸送するか、もしくは輸送業者に委託する。ガオの税関では、マリの通関業者が手続きを代行し、関税の支払いを済ませた後、ガオの市場で商人に売却する。時

には10tのデーツと、獣医によって健康証明済みの6～10頭のラクダか、もしくは30～60頭の羊、或は3頭のラクダと30頭の羊とのTroc (物々交換) が行われる場合もあるという。帰路のトラックにはラクダが羊、もしくは双方が積み込まれ、出国時には再び税を支払い、警察で出国証明を得て、アルジェリア側へ輸送される。レガン、タマンラセットの税関で入国税を支払った後、各地の家畜市場で売却される。アルジェリア側でも同様なTrocが行われる場合も多いという。

税関に登録された、マリーアルジェリア間の輸送にあたるトラックの所有者は、86年現在で97名で、そのうち73名がガオーアドラル間の、24名がガオータンラセット間の取引に従事しているという。ONTで入手したマリーアルジェリア間の商品輸送に従事する67名のトラックの所有者の名簿をもとに、当時ガオに滞在していた10数名に聞きとり調査を繰り返した結果、そのトラックの所有者は輸送業者兼運転手、輸送専門の業者 (運転手を雇う)、商人兼輸送業者 (運転手を雇う) の3つのパターンに分けられることがわかった。これに商人 (トラックは所有していないが、輸送業者に委託して取引に参加) を加えると、ほぼ100人前後が、このガオを拠点として、現在のサハラ縦断取引に従事していることになる。大半がガオ在住のアルジェリア人である。1986年末現在で、ガオの市役所に登録された、定住のアルジェリア人は34世帯約400人である。彼らはガオとアドラル双方に家をもつものも居れば、ガオにはガレージだけを持ち、知り合いのところへ寄宿するものもいる。また親子兄弟で仕事を営むものも多いという。アルジェリア人の出入国はガオにあるアルジェリア領事館を通す必要がなく、その移住の詳細は把握されていないので、その正確な数字を引き出すのは至難である。

第2表の上段は1984年から1986年にかけてガオを出てアドラル () 内はタマンラセット) に向かったトラックの数からみた月別の輸送状況である (1986年は1月から11月まで)。下段は積み荷を空にしてアドラル、タマンラセットへ向かったトラックの数である (出発時にONTに登録されたもの)。また1985年と1986年については、警察署に登録された数字もあるので参考までに第3表に記しておく。

1984年にはアルジェリアへ向かった総数128台のうち19台が、1985年には183台のうち20台が、1986年には142台のうち7台が積み荷を空にして出国しているが、これはデーツの売却のみを目的として入ってきたアルジェリアのトラックである。その他は全て20～100頭（平均して30頭）の羊、もしくは8～20頭（平均して12頭）のラクダを積載してアルジェリアへ向かっている。

また、アルジェリアからマリへ入国してくるトラックの数は、ONTでは1986年の8月～11月の分しか提示してもらえなかったが、それによれば8月－5台、9月－3台、10月－16台、11月－53台であった。各トラックには平均して310～320袋、約20tのデーツが積載されている。第2表の出国のトラック数のデータと併せてみれば10～12月に出入りするトラックの数が多くなっていることがわかる。これはアルジェリア側でのデーツの収穫期にあたるためである。また逆に6月から9月にかけてのトラックの出入国数が少ないのは、雨期に入り、とくにマリ側の砂漠の走行条件が悪化するためである。それでもトラックの性能向上のため、以前よりこの時期の往来は増えているという。インフォマートは一樣に、以前は良い仕事だったが現在は競争が激しくなり苦しいと訴えていた。

1984年には3台のトラックが政府の認可を受けて、ピーナッツを計48tアルジェリアへ輸送している。当然のことながら、このことはニジュールと同じくマリでも経済的相互依存関係が、砂漠とサヘル、サバンナを結ぶ交易のネットワークの連鎖の中にあることを示している。

しかし、以上のデータの拠り所としたONTや

税関は先述のように、主としてガオ在住のアルジェリア人のトラックの所有者の動向を完全に把握しておらず、警察署への届出制も形だけのものであるため、正確な統計をとることは難しい。

この不完全さを補正するため、聞き取り調査を繰り返したのではあるが、「マリ側からの自由交易の要望をアルジェリア側が受け入れない」という理由から、かなりの量の密輸が横行していることが、その大きな障害とならざるを得なかった。

とくに、アルジェリア側から密輸でもたらされる商品で需要の高いものは、キューバから輸入された砂糖、中国からの茶、フランスからのセッケンなどである。

先述のONTで手に入れたリストの67人のトラックの所有者のうち、筆者の調査期間中にガオに滞在していた数名から聞いたところによれば、このうち何人かは、アルジェリア側で密輸が露見し、現在アルジェリア側の刑務所で服役中とのことであった。

密輸業者たちはデーツを積んだトラックの荷台の下に商品を隠したり、速くて小回りのきくトヨタのランドクルーザーや、日産のパトロールを使用し、ガオーアドラル、タマンラセット間を片道2～3日で往復するという。

おわりに

調査実施中にはインフォマートが回答を拒否したり、また中には筆者がインタヴューアールではなくインスペクターのようにみなして、疑い深い姿勢で対応することもあり、現状を完全に把握することは非常に困難であることを思い知らされた。

第2表 ガオーアドラル（タマンラセット）の月別輸送状況（トラックの数）－ONT

年	月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	合計
1984		9	13(2)	9(5)	7	1	0	7	13	1(1)	19	23	14	120 (8)
		1	3	1(5)	1	16	0	1	1	1	1	1	2	14 (5)
1985		11	9(3)	21	19	2	10	12	13	3(1)	18	17(5)	22	176 (7)
		0	1	1	3	11	0	3	2	(1)	1	4(1)	1	18 (2)
1986		19	22(4)	21(1)	19	0	0(3)	9	6(1)	2(1)	6	16		132(10)
		0	1	(1)	0		(1)	0	(1)	(1)	0	1		3 (4)

第3表 ガオーアドラル（タマンラセット）の月別輸送状況（トラックの数）－Police

年	月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	合計
1985		3	4	2	4	0	0	7	5	5	4	6	5	45
1986		3	6	8	7	6	0	7	2	0	3	8		50

しかし、近年減衰の一途をたどっているかのようにとらえられている現在のサハラ縦断交易が、マリの経済全体の一隅を支えているため、今後統計をベースにしたさまざまな政策決定のために常に正確な交易の基本的データの集計が必要と思われる。同時に今後のマリーアルジェリア、ニジェールアルジェリア、リビアなど国家間の政策決定が、将来のサハラ縦断交易の盛衰を方向づける大きなファクターともなっていくだろう。

注

- 1) 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(現代Ⅰ)」 兵庫地理第37号 1992 p.p.1~13
- 2) 同 「サハラ砂漠のキャラバン・ルートーその歴史的展望と現代における交易活動の実態ーニジェールの場合(現代Ⅱ)」 兵庫史学研究第38号 1992 p.p.2~13
- 3) 同 「サハラ砂漠のキャラバン・ルートーその歴史的展望(近代)」 兵庫史学研究第36号 1990 p.p.2~26
- 4) Brignon, J. et al., Histoire du Maroc paris Hatier, 1968
- 5) Zniber, M. Le sahara a la veille de la penetration coloniale Intégration économique des provinces sahariennes et développement national Edition Maghrebines Casablanca Maroc 1984 p.13
- 6) Ibid. p.p.12~13
- 7) Caillié, R. Voyage à Tombouctou Tome I, II Edition la Découverte Paris V^e 1985 p.p.211~248
- 8) Barth, H. Travels and Discoveries in North and Central Africa 1849~55, 1857~58 Davidson, B. The African Past, chronicles from Antiquity to Modern Times 1964
B. デビッドソン「アフリカの過去」理論社 貴名美隆訳に抄訳が集録 1978 p.281
- 9) Emerit, M. Les liason terrestres entre le Soudan et l'Afrique du Nord au XVIII^e et au debut de XIX^e siècle Université d'Alger Travaux de L'Institut Recherches Sahariennes Tome XI 1^{er} semestre 1954 p.44
- 10) Zniber, M. 前掲論文 p.15
- 11) Ibid. p.16
- 12) Dunn, R.E. The trade of Tafilalt: Commercial change in southeast morroco on the eve of protectorate African Historical Studies Vol. IV No1 1971 p.278
- 13) Toly, F. De Marakech à Tombouctou Bulletin de Liaison Saharienne 1953
- 14) Ibid.
- 15) Zniber, M. 前掲論文 p.16
- 16) Dunn, R. E. 前掲論文 p.279
- 17) Zniber, M. 前掲論文 p.17
- 18) Biadillah, M. C. Du Nomadisme a la sedentarisation dans les provinces sahariennes Intgration économique 1984 p.36
- 19) Zniber, M. 前掲論文 p.17
- 20) Ibid.
- 21) 勝俣誠 「遊牧社会と世界経済ー1958年以降のスペイン領西サハラ植民地の経済と社会ー」アフリカ研究第28号 1987 p.25
- 22) 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5章 A, ラルフィ 小山田紀子訳 隆文社 1988 p.140
- 23) 宮治一雄 「アフリカ現代史」山川出版社 1978 p.p.70~71
- 24) Ibid. p.62
- 25) Caillié, R. 前掲書 p.p.211~248
- 26) Dunn, R.E. 前掲論文 p.282
- 27) Miège, J. L. Le Maroc et l'Europe III paris 1961-1963 p.92, p.363
- 28) Dunn, R. E. 前掲論文 p.282
- 29) Emerit, M. 前掲論文 p.33
- 30) Dunn, R. E. 前掲論文 p.282
- 31) Ibid. p.276
- 32) Sadock, H. A travers la Berbérie oriental du XVIII^e siècle avec le Voyageur Al-War-thîlânî Rev. Af. 3^e4^e trim. 1951 p.p.315-399
- 33) Dunn, R.E. 前掲論文 p.283
- 34), 35) Ibid. p.p.296-297
- 36), 37), 38) Ibid. p.p.283-291
- 39) 宮治一雄 前掲書 p.71
- 40) Dunn, R.E. 前掲論文 p.p.298-304
- 41) 宮治一雄 前掲書 p.87
- 42) Ibid. p.p.143-147
- 43) Ibid. p.p.233-238
- 44) Desiré, G. M. La route Bechar-Adrar Le Saharien No.36 3^e trim. 1964 p.p.15-25
- 45) Zhiri, T. Voies de communication sahariennes et nouvelle dimension du développement économique National Integration économique - 1985 p.p.129-151
- 46) Kitabal Buldân auctore Ahmed abî JaKûbibn Wâdhîh al-Kâtib al-Jakûbî éd. M. J. de Goeje, Bibliotheca Geographoram Arabico-

- rum, t. VII²éd. Leyde 1892 p.p. VII ~ VIII (= Al-Yaqūbī Kitāb-al-Buldān)
- 47) Lewicki, T. L'Etat nord-africain de Tâhert et ses relations avec le Soudan occidental à la fin du VIII^e et au XI^e siècle. Cahiers d'Etudes Africaines No.8 1962 p.p.513-535
- 48) Ibn Battūtah Tuḥfatu'n-Nuzzar fī Ghārā' ib ḥil Amasār Wa Ajā'ibi'l Asfār
イブン・バトゥタ「三大陸周遊記」前嶋信次訳
1977 河出書房新社 p.317
- 49) Davidson, B. The growth of African civilization A History of West Africa 1000-1800 B.デビッドソン「アフリカ文明史西アフリカの歴史」貫名美隆, 宮本正興訳 理論社 1975 p.p.80~83
- 50) Es SA-DI Tarikh es-Soudan(texte arabe éd. et trad. par O.Houdas) Paris Arden Maison neuve 1911 reprinted in 1964 p.240
- 51) ガオでの筆者による聞き取り調査より
- 52) 南里章二「サハラ砂漠のキャラバン・ルーターその歴史的展望と現代における交易活動の実態－ニジェールの場合(現代2)」兵庫史学研究第38号 1992 p.p.2~13
- 53) 同 「アザライ(塩の隊商)－現代におけるその活動の実態－」アフリカ研究第41号 1992 p.p.75~90
- 54) Nanri, S. Le Commerce transsaharien à l'époque contemporaine 1986 Rapport de Recherche Ministère Education National Republique du Mali
- 55) 筆者の場合は40000MF支払った。(1979)
- 56) 南里章二 前掲論文(現代2) p.7
- 57) ガオの税関では、デーツの輸入総量は1984年－約3900 t, 1985年－約2000 t という数字を提示された。

(なんり しょうじ・甲南高校)