



カワール：そのオアシスと交易

南里，章二

(Citation)

兵庫地理, 44:34-43

(Issue Date)

1999-03-31

(Resource Type)

journal article

(Version)

Version of Record

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/90002420>



カワールーそのオアシスと交易ー

南 里 章 二

1. アガデスからビルマへ

ーティネレ砂漠横断ー

”ビスミッター(アッラーの御名において)”
午前3時、2月の夜明け前、凍てつくような寒さの中、キャラバン・コンボイのリーダー、アブドル・ラティフの声が砂漠の静寂に響きわたる。無愛想な男であるが、行動中はキャラバンの安全に鋭く神経をとがらせている男である。砂地に毛布にくるまっていた男たちが起き上がり、慌ただしく出発準備にとりかかる。トラックのエンジンの音にあわせて寝袋をかかえてトラックの荷台によじのぼる。メルセデス・ベンツの頑強な4台のトラックからなるプロジェ・ド・ビルマのキャラバン・コンボイは砂漠の砂をかきわけて東へ向かって走り続ける。ニジェール共和国のサハラ砂漠への出発点となる町アガデスを発って3日目、サハラ砂漠の中心部よりまっすぐに南下したところにひろがる、砂以外は何もない砂漠の中の砂漠といわれるティネレ砂漠を横断して、カワールと呼ばれる地方の中心地ビルマをめざす。やがて東の地平線に沿って赤澄色の光が立ちのぼってくる。午前5時にトラックは一旦停車し、ファジュール(夜明け前の礼拝)を捧げる。トラックに乗っている人達はすべてイスラーム教徒。陽が昇るまでにこのファジュールをすませなければならないのだ。そろそろ味の悪くなってきたミレット・パンをかじり、コンボイは再度出発。次のストップはズフルとよばれる正午過ぎの祈りの時間である。うまくいけば今日の夕方にはビルマの町に転がり込むことが出来るだろう。

プロジェ・ド・ビルマとは、1983年7月1日に発足した地方政府と民間の合弁企業であり、月に2回コンボイを組んで、アガデスー

ビルマ間を往復している。アガデスからは、穀物その他日常生活必需品をビルマ、ファシ、デュルクなどカワールのオアシスへ輸送し、カワールの生産物である塩、ナトロン(ソーダ石)、デーツなどとの交換交易を行う。今回の輸送には国際赤十字を通して、アメリカなどから寄付された粉ミルク、野菜オイルなどが加えられ、他に25頭のヤギが2台のトラックに分けて積み込まれていた。

筆者は、サハラ長距離交易を研究テーマとして、前年マリ共和国のトンブクトウータウデニ間の主としてラクダで塩を輸送するアザライの研究に携わった。そこで今回は、同じくラクダによる塩交易が行われているニジェール共和国のアガデスービルマ間にその現状を垣間見することを目的に、このプロジェ・ド・ビルマのキャラバン・コンボイに便乗させてもらったのである。ティネレ砂漠はとてつもなく広く、一度道に迷うと何の目印もないので生還不能となる。そのため、この地域に入ろうとする旅行者には現地のガイドの同伴が義務づけられ、アガデス地方政府発行の許可書を必要とする。しかし筆者にとっては、車を借りる必要もなく、ガイドを雇う必要もなく、経済的にも安全性の上からも、現地の人々の移動用にも使われるこのコンボイに便乗することが最善の策であった(写真1)。

同行者はドイツ人青年クラウスただ一人。塩のキャラバンに興味をもち、ドイツ南部のレーベンスブルクからやってきた変わり者である。要するに、変わり者同士の意気投合といったところだろうか。クラウスは筆者の拙いドイツ語を懸命に聞き分けてくれる。彼はこのため2年間アラビア語を勉強してきたというが、サハラ北部にいけばまだしも、残念



写真1 ティネレ砂漠に行くプロジェ・ド・ビルマのキャラバン・コンボイ

ながらこのあたりでは殆ど通じない。まだ筆者の話す拙いフランス語のほうがアガデスでも、このキャラバン・コンボイの運転手や労働者、便乗者たちにはよく通じていた。

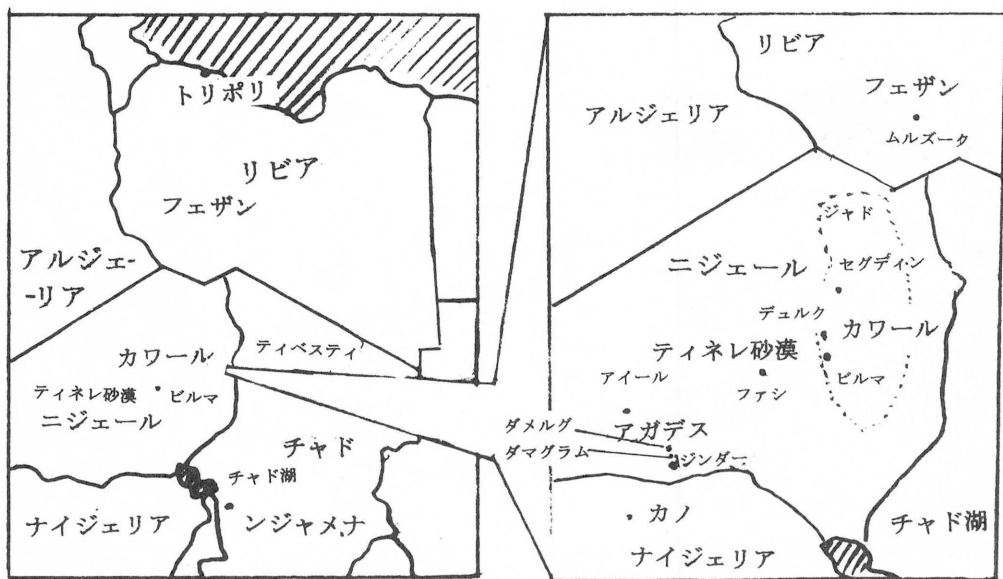
昼過ぎに再度出発したコンボイは、何度か深い砂にタイヤをとられて立ち往生。そのたびにサンド・マット(穴をたくさんあけた鉄板)を敷いて脱出という行為を繰り返しながら走り続ける。日中の気温の高さは、7-8月に比べるとそれほど高くないが、陽が沈むとトラックを切る風が急に冷たくなり、荷台で寝袋を頭から被って耐えることになる。夜半過ぎまで走り、デュルクの30km手前でストップ。翌朝早く出発、東の空が明るくなりだした頃、南北に連なる崖を背景にしたデュルクに到着。通関に手間取り夕刻に再出発。夕闇に見え隠れするナツメヤシの木々の緑に先程までの砂漠とはうってかわった光景の中を南下し、夜半過ぎにビルマに到着。明朝宿泊所を探すことにして、今夜はジャンダルメリ(主として国境管理にあたる警察)の敷地を借りて、砂地に寝袋を敷く。疲れ切った体を横たえ、見上げる星空がとてつもなく美しかった。

2. カワールをめぐるアラブ人地誌家の記録(9世紀~16世紀)

さて、今から訪れるカワールとはいったいどのようなところだろうか。また、いつ頃からその名称が使われるようになったのだろうか。この地名が歴史上の資料に現れてくるのは、アラブ・イスラーム勢力の北アフリカへ

の到来以後である。彼らの南下に伴って9世紀から16世紀にかけて記されたアラブ地誌家たちによる記録のなかに、カワールという地名が見られる。その最も初期のものはエジプト人、イブン・アブド・アルーハカム(803-871)によるものである。彼によれば、661年から667年にかけてカイロワン(現チュニジア)を拠点としたアラブ軍はオクバ・ベンナフィ将軍に率いられて南下し、現リビアのフェザン地方を攻略した。当時フェザン最大の町といわれたジャルマを征服し、その王から360人の奴隷の献上を受けた後、さらに南下を続け、15日後にカワールに達したという。その住民は砦にこもって戦い続けたが、オクバ軍は彼らに打ち勝ち、王を捕らえて、アラブの軍隊に敗北したことを永遠に忘れないように、王の指を切り落とした。ここでオクバは、この南はどうなっているのか、と案内人に尋ねたが、彼は知らないと答えたので、南下を中止して帰途についたという(Levtion and Hopkins(1981) 12-13)。この話はオクバの遠征から約200年後の記述であるため、それほど信憑性があるとは考えられないが、カワールという地名が初めて出て来る点で貴重である。同じく9世紀、イブン・アブド・アルーハカムより少し後に登場するアルーヤクビーも、フェザンのザウイラの町から15日行程で南下したところにカワールという町があり、さまざまな部族からなるムスリムが居住し、その大多数がベルベル系の人々であると記している(Ibid. 22)。また、12世紀頃モロッコの地誌家、アルーイドリシはカワールの地にタマルマという小さな町があり、独立した支配者の下に多数の人々が居住し、周囲が険しい崖に囲まれていること、また水は井戸から汲み上げられ、ナツメヤシが群生し、質の良いミョウバンを産し、商人たちによって売られていることを記している(Ibid. 114)。

以上の記述からは、カワールが単なる町の名か、首都の名か、或は地域名なのかははっ



第1図 地域の概観

きりしない。しかし、20世紀に入ってから、フランスはこの地域を仏領アフリカのLe Cercle de Bilma(ビルマ圏域)として植民地化した。このとき日本の国土面積にほぼ等しいこの広大な地域のなかで、ティネレ砂漠の東端に沿って、南北約300kmにわたって細長く伸びるオアシス地帯をカワールと称して、現在に至っている。

さて、このカワールの歴史をもう少し振り返ってみよう。

ギリシャに生まれ、ビザンチンの奴隷となり、自由な身となってから後に『諸国の辞書』を著した地誌家ヤクト(1179-1229)によれば、すでに11世紀頃から南東のチャド湖周辺にその中心部をおくカネムー帝国がカワールを支配し、カワールの有力者家族との政治的な婚姻関係をつくりだすことによって、その支配は容易に行われたという。この状態は12世紀半ばまで続き、この時代のカワールの治安は、非常に良かったとされている(Ibid. 170, 173, 174)。また、13世紀の後半にもカワールは依然としてカネムー帝国の支配下に組み込まれていたことをグラナダ生まれの地誌家イブン・サイードが記している(Ibid. 188)。

カネムー帝国は、13世紀ドウナマ I 世(1220-1259)の時代、東はナイルの上流、西はニジェール川流域、北はフェザンの南方にまでその版図を広げ、後にはソングイ帝国とも接触を保ち、砂漠横断交易が活発に行われていたという(ラブレ(1977) 80, 141)。

またこの頃より、先述のアルーイドリシをはじめとするアラブ人諸地誌家は、カワールの生産物、資源などについてのさまざまな記述を残している。カワールはデーツの生産と家畜(ラクダ、ヒツジ)の育成に生活基盤を有し、ソルガム、ラクダの干し肉、魚などを食していたという(Levtion and Hopkins(1981) 114)。また、イブン・サイードもカワールの近くには湖があり、そこで人々は魚を釣っていたという。そして魚は塩漬けにされ、カワール全域に売りさばかれていた(Ibid. 124)。この時点で初めて塩についての記述が現れる。海から遠く離れたこの地で手に入る塩は岩塩以外には考えられない。それも近郊地からであろう。カワールの塩については詳しく後述することになろう。

以上のように、食生活においてはほぼ自給自足が可能であったと考えられるが、カワー

ルの人々はとりわけ商業には積極的に関わっていたようである。アルーイドリシによれば、カワールの涸れた川の間にアルーカサバと呼ばれる小さな町があり、ここの人々は町々の間を足繁く旅をしていたという(Ibid. 123)。またヤクトは、カワールの各地にマーケットが開かれていたことを記している(Ibid. 173)。

14世紀後半にはチャド湖東方で遊牧民ブララが反乱をおこし、カネムーの王は帝国の中心をチャド湖南西のボルヌーに移した(デビッドソン 104-106)。以後この帝国がカネムー・ボルヌー帝国と呼ばれる所以である。

1352年から53年にかけて、大旅行家イブン・バットウタがマリ帝国の首都マルリーを訪れているが、彼はその帰途にトンプクトゥ、ガオを経て、13世紀から銅が採鉱されていたタケダを訪れている。この住民もまた毎年エジプトに出かけて、布その他を購入するなど交易活動に熱心であったという(イブン・バットウタ 318)。このタケダから東にキャラバン・ルートが伸びている。アガデスからカワールを経由して南東方面のボルヌーへ向かう40日行程のルートである。

このルートを通してタケダからは、銅が棒状でボルヌーへ輸出されていたという。おそらく通貨として用いられていたのだろう(Le Coeur(1985) 24-25)。この当時カワールから輸出されていた主たる商品とは、アルーイドリシが詳しく述べているミョウバンである。カワールの人々はミョウバンを、北のワルグラからマグレブ地方へ、さらにエジプトまで輸送し、エジプト産の布地、衣服を購入し、カワールへ持ち帰ったと記している(Levtion and Hopkins 123)。

また少し後になるが、レオ・アフリカヌス(1484頃-1544頃)はボルヌーの王が北アフリカ方面からベルベルの馬を輸入するため、馬1頭あたり奴隷15人から20人と交換していたことを記している(L'Africain(1981) II 480)。当時この地域では馬は首長、貴族、商人

の長たちの豊かさと威信の象徴でもあり、奴隷を追い求めるのにも必要であった。また、カネムーの王アルクーはカワールのディルクとセグディンへそれぞれ300人の奴隷を贈ったという古い記録もある(Le Coeur 28)。

サハラ長距離交易の観点からみればカネムー・ボルヌー帝国は、南方に金を産出した西のガーナ、マリ、ソンガイ帝国とは異なり、南方には金が産出しなかった。そのため交易に携わる商人たちにとって最大の利益をあげることが出来るのは奴隷の輸出であったことは、容易に推測される。カワールの人々はフェザンとカネムー・ボルヌーとの交易における仲介役をはたし、さらなる豊かさを求めて交易活動に専念するために、自らも奴隷を所有し、農地の耕作やミユウバンの採鉱、ナツメヤシ畑での労働などを彼らにまかせていたのであろう。

さて、16世紀になると、カネムー・ボルヌー帝国はマイ・ムハマドの時代(1529-1544)、西方への長距離交易にとって決定的に重要なアイール地方のあたりまで支配領域をひろげた(デビッドソン 106)。

その後、イドリス3世(イドリス・アロオマ)の時代(1571-1603)にトリポリから入手した銃火器のおかげでその最盛期を迎える。王は異なる地方の住民を絶えず抗争させ、トゥアレグをもおさえ、南はカノのあたりまで占領し、西アフリカとナイル川の西流域、西スーダンとフェザン、トリポリを結ぶ交易の十字路を支配し、かつてのソンガイ帝国のように西スーダンの世界を砂漠の彼方の広い世界に結びつけた。その後、ムハンマド王(1617-1632)、イブラヒム王(1632-1639)、オマル王(1639-1657)の三代にわたって、国内的には平和が維持された。農民は安心して畑を耕し、旅人や巡礼者たちは不安なく道を行き、ひろがる交易による繁栄を人々は享受したという(ラブレ 81, デビッドソン 108 263-264)。

カワールの人々は、カネムー・ボルヌー帝

国に従属しつつ、単なる仲介人としてのみでなく、この頃から記録に現れる塩鉱の採掘を、恐らく奴隷の労働によって行い、独自に輸出を始めていた。しかし、ボルヌーの王は、カワール周辺でキャラバンからの略奪を繰り返していたトゥアレグを平定するため、カワールの人々にアガデス周辺のトゥアレグに対して塩を貢納させ、そのキャラバンの安全を保証されるよう求めた。この頃からティネレ砂漠を渡るキャラバンが行われはじめ、毎年1000頭に及ぶラクダに塩を積み、アガデスへの輸送が行われるようになった。アガデスの商人たちは、この塩をさらに南のカッチナ帝国方面に輸出し、穀物などとの交換交易を行ったという。北のフェザンでは当時多くの岩塩鉱があったので、サハラ砂漠を北上するキャラバンによって運ばれる商品のなかには塩は含まれていなかった(Le Coeur 41-45)。カワールで採掘された塩がティネレ砂漠を越えてハウサ諸国へもたらされるルートとシステムがつくりあげられたのはこの頃であろう。

その後カネムー・ボルヌー帝国は、オマル王の後を継いだアリ王の時代(1657-1694)半ばに、北西のアイールのトゥアレグや南のジュクンによる反乱が生じ、帝国は混乱に陥った。首都ンガザルガムも包囲され、何度も激しい戦いが繰り返されたという。この混乱のなかで帝国はサハラ長距離交易の主導権を次第に失い、1846年の消滅へと向かうことになる(デビッドソン 264-266)。

3. カワールとトゥアレグ (17世紀～20世紀)

トゥアレグは15世紀頃からボルヌーのスルタンに追われてカワールへ侵入を続けていたが、カネムー・ボルヌー帝国の宗主権のくびきから離れ始めていたカワールは、17世紀末頃にはトゥアレグの支配下に入っていた(Knut (1982) 115, Grandin(1951) 513)。トゥアレグは、17世紀末から18世紀初めにかけてこの

地方を襲った干ばつに大きな被害を受けながらも、その一派ケル・オウイは、1690年代にアイール地方から他派のケル・グレスやイセイセンを追い立て、1740年頃にはアイール周辺を支配下に治める。ケル・グレスはこの少し後、アイールの南西のアダール地方にその覇権を打ち立てることになる(Lovejoy and Baier(1977) 572-3)。その後、これらのトゥアレグ連合軍は1759年、最終的にカワールのビルマをめぐる戦いにボルヌー軍を撃ち破り、ケル・オウイとケル・グレスは他のトゥアレグ諸派と共に同盟関係を強化することになる(Lovejoy(1978) 642)。

フェザン・ボルヌー間のサハラ長距離交易の南北にわたるルートでは、ムルズークの南など至るところに岩塩が採掘され、ルート上で塩を欠くことはなく、交易にかかわっていたトゥアレグも、初期のうちはカワールのビルマやファシの塩鉱の存在にそれほど関心を示していなかったが、カワールを北のセグディンから南への移動を繰り返すうち、やがてデュルク、ビルマのオアシスの塩鉱からの採掘量の豊かさに着目し、塩交易へのアクセス、年毎の貢納を集める権利を得る。ここからティネレ砂漠のアシュゴールの井戸を経てアイールに至る塩のキャラバン・ルートが、トゥアレグによって開通することになる(Grandin 490-491)。

19世紀に入ると、リヨン、ホルネマン、リチャードソン、クラッパートン、デンハム(英)、リッター、バルト、ナハティガル(独)、ロウルフ、モンティユ(仏)など、北アフリカからサハラ中央部に入域したヨーロッパ人旅行者や軍人によるカワールについての記録が、急激に豊富なものになってくる。彼らはいずれもカワールにたどりつく困難さと厳しい自然条件について述べているが、なかでもビルマの塩鉱やキャラバン交易との関わりのなかで育成されたカワールの人々の上品さについて記したデンハム、チャドからビ

ルマの塩を求めて進むティブーの小キャラバンに遭遇したバルト、ビルマに滞在し、カワールの人々の生活誌を詳しく記したナハティガルの記述などが、以下の論述に貴重な資料を提供してくれることになる。

さて、トゥアレグはカワールの定住民に対しては、デーツ以外の農耕生産を妨害し、この地で働く塩鉱労働者の食糧としての穀物を輸入に頼らなければならないように仕向けた(Lovejoy(1978) 642)。

カワールの定住民とは、トゥアレグとは血縁関係のないティブー(テダ)とカヌウリである。多数派であるテダは、東のティベステイ高地に住むテダと起源を同じくする(Barth(1857) II)。カヌウリとはカヌーの人々の意であり、カワールでは少数派の住民であり、テダとも混血が進んでいた(Nahatigal(1881) 283)。

そして、塩交易にかかわっているトゥアレグとは、先述のケル・オウイとケル・グレスである。アイール高地とその周辺に住む彼らは、毎年2-3度、ティネレ砂漠を越えてカワールへ向かう。トゥアレグはここで塩とデーツを手に入れて、南のダメルグ、ダマグラム方面でミレットと交換交易を行う。トゥアレグは年間の食糧の半分を家畜(ヤギ、ラクダ)のミルクに依存し、一世帯あたり1日8-10リットルを消費するが、乾季の後半2月から5月にかけて暑さが次第に増すにつれて、家畜のミルクの出が悪くなるため、食事の補足として保存に耐える穀物(ミレット)を必要としてきた(Lovejoy and Baier(1975) 55-5)。6月から8月の雨季にはアイール高地には他地域よりも大量の降雨があり、牧草を豊かにする。ラクダに十分な栄養補給をして、雨季がおわると暑さも和らぐ10月から11月にかけてビルマ、ファシへ向かうティネレ越えのキャラバンを組み、雨季前にもち帰ったミレットを輸送し、塩、デーツとの交換交易を行う。12月にアイールに戻り、ラクダに牧草

を再補給したあと、再度キャラバンを組み、この塩とデーツを輸送し、ダメルグ、ダマグラム方面へ、時にはさらにカノ方面のハウサランドへ向かい、ミレットその他必需品(布地、衣服、工業製品など)を購入後、アイールへの帰途につく。2月から3月にかけて、再び同様なことが行われる。6月から始まる雨季にはトゥアレグは必ずアイールへ戻っている。サバンナの過度の湿気が、ラクダの健康を害するからである(Ibid.557)。年によっては7月半ばにティネレ越えでアイール-カワール間を往復することもある(Fonferrier(1923) 304)。また富裕なトゥアレグの一部は、ダメルグ、ダマグラムに自らのプランテーションを持ち、ここで生産されたミレットを雨季前に持ち変えることもあるという(Lovejoy and Baier(1975) 558-9)。ビルマからダメルグ、ダマグラムそしてハウサランドにもたらされた塩は、ビルマでミレットと取引された時の価格の10倍となる(Ibid.557)。トゥアレグは自らの居住地とサバンナ、そして砂漠とオアシスの経済的ネットワークをまさに一手に担っているといえよう。

ビルマの町の北西約3kmのところに塩鉱があり、かつてはカララと呼ばれる集落があった。しかし、以前には激しい略奪の被害を受け、塩の採鉱労働に拘わっていたカヌウリは、安全なビルマの町に引き揚げ、カララは現在トゥアレグの宿泊地として、アザライのシーズン中のみ仮小屋が建てられるにすぎない。昔の家々は塩の倉庫になってしまっている(Grandin 93)。この略奪にかかわったのは、19世紀半ばトリポリを支配するオスマン朝トルコの軍にフェザンを追われて南下してきたアウラド・スレイマンとよばれるアラブ遊牧民たちであり、時には塩掘りを見下していたテダの山賊たちも、この略奪に加わることもあったという。彼らは、ティネレ砂漠を横断して塩を輸送するトゥアレグのキャラバンにも襲いかかった(Knut(1985) 704-5, Grandin

492)。

しかし、19世紀後半にはイスラム・スーフイー教団、サヌーシーの党派がシレナイカから南下し、各地にターリカ（結社）をつくり、さらにザーウィヤと呼ばれる地方の拠点を多数設立し、宗教的影響力を行使していく。キャラバンの略奪を行ったものにはシャーリア（イスラーム法）に従って裁判を行ない、非ムスリムはイスラームに改宗させ、ターリカに属するものには、盗まれた商品の返還を請求する権利を保証し、交易の安全の確保に努めはじめた。このサヌーシーの影響はカワールにも及び、ジャドとビルマにもその宿舎がたてられ、交易の安全に大きく寄与することになる(Knut(1985) 708)。このサヌーシーの宗教的信条は、アイール高地のトゥアレグにも伝播し、続くフランスによる植民地支配に対する抵抗エネルギーとなって、20世紀初めアイールのトゥアレグがフランス軍に対して大反乱をおこすきっかけとなる（南里(1992 a)2-5）。

1906年に、トルコの南下を牽制しつつカワールを占領したフランス軍は、サハラ長距離交易による利益を享受するため、交易の安全をはかるという名目で徴税を実施する。そのために、フランス軍はサヌーシーの活動を分断し、弱体化を図っていく(Knut(1985) 713-5)。追い詰められたサヌーシーとトゥアレグの結合はいわば必然的な結果であった。しかし、先述の大反乱の鎮圧後はトゥアレグ、とくにケル・オウイは、塩交易による利益を最優先するべく、紆余曲折を経ながらも、結果的にはフランスの支配を受け入れていくことになる。以後フランスの植民地支配から独立の時期を経て、現在に至るまでティネレ砂漠を横断するルート上の安全は、ほぼ確立されてきた。

4. カワールの塩鉱と交易

さて、ようやくビルマにたどり着いた筆者

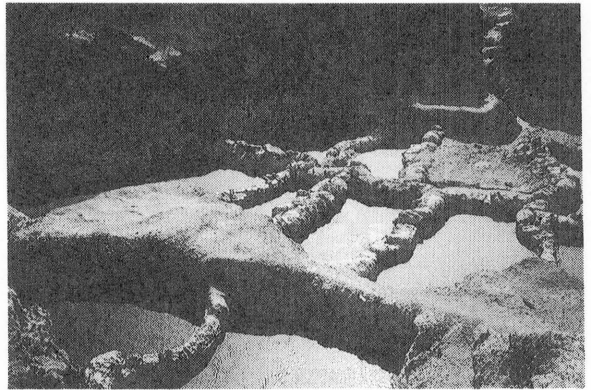


写真2 カララの塩鉱（ビルマ近郊）

は、翌朝クラウドと共に徒歩でカララへ向かった。平坦な砂地を歩くこと40分、低い丘陵地帯を上りつめると眼前に、茶緑色の水を満面にたたえた円形矩形の小さな池穴が無数に連なるビルマの塩鉱が、その全貌をあらわにした（写真2）。その小さな池穴の表面積は20m²から25m²であろうか。深さは約2mという。筆者が訪れた2月は気温もそれほど高くなく、これらの池穴に満たされた水の蒸発速度が遅いので、塩の採鉱活動は中断される。そのためここで働く人の気配は全くなかった。

暑い季節が始まる4月から採鉱が活発になり、わずかに雨がもたらされる6月から9月の雨季をはさんで10月から11月にかけてその活動は最盛期に入る。池底に水が注がれ、わずかな時間で水が蒸発すると塩分を含んだ底の表層に塩が染み出す。さらに蒸発が進むと、塩は砂と混じりあった状態で固まる。これをビルマの、とくにカヌウリの人々が、家族総出の労働で掘り出すのである。最暑期には、このプロセスは一日2回繰り返されるという。塩は鉱床の深さによってさまざまな種類に結晶化した形で採り出される。良質の柔らかい塩はベザと呼ばれ、直径20-30cmの円板状に固められる。重さは4-6kgで、人間の消費用である。またやや粗悪な質の塩はカントゥと呼ばれ、上部を平らにした、高さ4-50cmの円錐形のナツメヤシの葉でつくられた鋳型で固めら

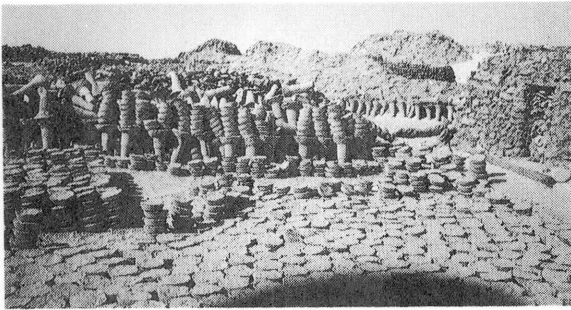


写真3 採鉱された塩
ベザ(平たい円形)とカントウ(円錐形)

れ、重さは15-20kgになり、主として家畜の飼料、或は工業用に使われるという(Grandin 521, Knut(1982) 120)。

2月の、塩を含んだ茶緑色の水に満たされた池穴の傍らには、薄い茶褐色をしたこれらのベザとカントウが、それぞれ別々にいくつも積み上げられているのが見られた(写真3)。4月に始まるアザライを待っているのだろうか。

この塩を輸送するトゥアレグは、各党派によって分業が行われている。ケル・オウイはダメルグ、ダマグラムを経て、ソコト、カノ、ザリアなど主としてハウサランドの市場へベザを輸送し、ケル・GRESはカツィナ周辺の遊牧民たちの宿营地、或はニジェール、ナイジェリア国境付近のハウサ商人へカントウを輸送する(Grandin 524)。

さて、この塩鉱の所有権はどうなっているのか、またどのような形の労働が行われているのか、簡略に述べてみよう。

塩鉱の所有権は基本的にカヌウリに属する。しかし、その分配権はビルマの首長に属し、カヌウリの人々は土地の一部を使用する許可を受け、年毎の税を納めなければならない。カヌウリの一世代あたり少なくとも一つ、平均して三つか四つの塩鉱を所有するが、裕福なものは20以上所有するという(Grandin 495-7)。

テダは塩の採鉱労働には加わず、塩鉱を

一つも所有していない。彼らは専ら交易に関する仕事に従事し、ヤギもしくはヤギの乳製品と交換して得たカワールの塩をティベステイの東、南に輸送しているという。しかし、その交易全体の中に占める位置は、現在のところ必ずしも明らかにされていない。

さて、ビルマの塩の採鉱は、先述のように家族労働の形態をとるが、時には家族以外の労働者を雇うこともある。その労働者は1日の前半を所有者のために働き、後半は自分自身のために働くという(Knut(1982) 118)。18世紀から19世紀にかけては、南カワールで集められた奴隷が、その労働に従事していたこともあったという(Lovejoy(1978) 641)。

カワールはソンガイ帝国滅亡後、17世紀頃からサハラ長距離交易のルートが東に移行したあと、奴隷交易の接合点として数多くの奴隷の取引がなされた。この地で売却された、主としてボルヌーの人々の奴隷は、当然ながら塩鉱採掘の労働に従事していたと考えられよう。フランス人の到来後、奴隷制度は廃止されたことはいふまでもない。

先述のようにこの労働は、現在家族総出で行われているのだが、4人1組で1シーズンの間にヤギ30頭の荷に相当するベザと、40-50頭のラクダの荷に相当するカントウ400個を生産する。総量は4-5tであるという。

春に作業が開始されるときには、ブラウマと呼ばれるトゥアレグの買い手側の代表によってその旨が儀式的に告知され、春の終わりに大きなキャラバンが到着するときは、塩の需要がいかに大きいかということと、そのシーズンの生産目標が述べられる。また作業が終了する時期、時刻も彼によって告げられ、その後に作業をした人はその生産量の90%を取り上げられることになる(Knut(1982) 122, Grandin 497)。

先述のように、10月になるとビルマにミレットを積んだラクダが続々とやって来て、塩鉱の南の広い大地の上にあるカララにいくつ

第1表 キャラバンの規模(ラクダ数)と輸送ルート

年	ラクダの数	情報源	輸送ルート
1823	30,000	オウドニイ	A-K
1850	10,000	バルト	A-K
1850	1,500	リチャードソン	A-D
1850	3,500	バルト	A-D
1856	4,000	ダウマス	D-A
1866	3-4,000	ロールフ	A-K
1870	3,000	ナハティガル	A-K
1870	70,000	ナハティガル	A-K etc.
1890	10,000	ファラーティ	Total
1891	3-4,000	モンティユ	Total
1903	8,000	ノエウル	D-A
1903	17,930	ルフエーブル	A-Z, Kano
1903	30,000	ルフエーブル	Total
1905	4,870	ガデル	D-A
1905	6,000	ガデル	D-A
1906	4,760	ガデル	A-K
1906	13,018	ガデル	A-K
1906	8,000	ヴィッシャー	A-K
1907	8,000	ベトリックス	A-Agram
1907	5,500	ベトリックス	A-K
1907	20-30,000	ムーレ	A-Agram
1908	20,000	アバディ	Total
1913	20-30,000	ベイル	Total
1914	20,000	ムーラン	Total
1915	8-10,000	ムーラン	Total
1921	4,150	フォンフェリエ	A-K *
1921	8,840	フォンフェリエ	A-K *
1924	7,600	アバディ	A-Agram
1924	3,200	アバディ	A-K
1926	7,000	ブキャナン	A-K
1932	8,285	ギナルド	A-K

Kunt(1982) 134 より作成。但し、*印は筆者が挿入した。

注) 輸送ルートの略記は、A-アイール、K-カワール、D-ダマグラム。

ものバラックがたてられ、塩の採鉱作業と並行してミレットとの交換取引が行われる間の宿泊所となる（ほぼ1週間）。なかにはビルマに足を延ばし、親しくなったカヌウリの家に宿泊することもある。この取引の中心的役割を果たすのもブラウマであり、塩の生産者側のカヌウリと買い手のトゥアレグの間に立って、そのキャラバンが購入する塩の量を決める。同時に秋のキャラバン到着時に、春に取引されるのに必要な塩の量もあらかじめ決められる。

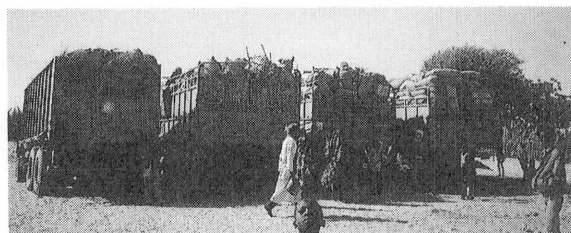


写真4 塩とデーツを積んでビルマからアガデスへ帰途につくプロジェ・ド・ビルマのキャラバン・コンボイ

カワールでの塩の価格は、15-20kg（平均17kg）のカントゥが1.5-1.8kgのミレットと、4-5kgのベザが1.3-1.5kgのミレットに相当する。

取引を終えたトゥアレグは、ラクダ1頭あたり6つから8つのカントゥ（100-130kg）を荷積みする。もろいカントゥの間にはナツメヤシの葉が挟まれ、クッションの役割を果たす。

ティネレ砂漠へのキャラバンの出発にあたり、ラクダ100頭につきマドゥガと呼ばれるガイド1名が先導する。またラクダに飼料を与えたり、キャラバン中のメンバーの食事をまかなう若者が数人付き添う。多い時には3000頭前後のラクダが動員され、そのキャラバンの長さは、最長25kmにも達するという（Knut (1982) 130）。

第1表は、19世紀初めから20世紀初めにかけて、記録が残っているラクダのキャラバンの規模を示すデータである。

さて、筆者とクラウドは、ほぼ1週間のビルマ滞在を終えて、冒頭にしるしたプロジェ・ド・ビルマのキャラバン・コンボイの1台のトラックの荷台に再度乗り込み、アガデスへの帰途についた。4台のトラックのうち2台には、ナツメヤシの葉で編まれたムシロの中に総計18-20tに及ぶベザとカントゥが積み込まれ、他の2台には北のジャド方面から運ばれてきた1袋30-40kgのデーツが、200袋づつ積み込まれ、さらにこの4台のトラックには1台あたり10-15人、アガデスへ向かう人達が荷台に分乗していた（写真4）。塩とデー

ツは、往路アガデスから運ばれた穀物、粉ミルク、野菜オイルなどと交換して得られたものである。

ティネレ砂漠をふくむサハラ砂漠全体における長距離交易において、今やトラックなどの近代的輸送手段は欠かせないものになりつつあるが、これがただちに伝統的なラクダによるキャラバンを駆逐していくという一般的な予想は、少なくともこのティネレ砂漠に関してはあてはまらない。現に筆者は往路において、ケル・オウイによる、ラクダで塩を運ぶ小キャラバンを数隊目撃している。平均1隊あたり20頭のラクダで構成されたキャラバンは、ナツメヤシのムシロにつつまれた塩を背に、10頭ずつの2列縦隊で、先頭のラクダに乗った男（マドッガであろう）に率いられ、2-3人の男が徒歩でキャラバンに付き従っていた。走り続けるトラックからかなり離れたところをアガデスにむかって逆方向に進んでいたため、近づいて言葉をかわすことは出来なかったが、ことティネレ砂漠に関してはこれからもラクダとトラックは、競合というよりも共存という形態をとり続けるであろう。

さて、ビルマを発って4日目の朝、プロジェクト・ビルマのキャラバン・コンボイはアガデスの町に入った。コンボイのリーダー、アブドルラティフに感謝の言葉を述べ、握手を交わして別れる。無愛想ではあるが、卓越した指導力を有した男であった。ホテルに戻り、クラウスとビールで乾杯。出発前はひなびた田舎町でしかなかったアガデスが、今は大都会のように見えた。

参考文献

Baier, S. (1977): Trans-saharan trade and the sahel; Damergu; 1870-1930. *Journal of African History*. XVIII(1), 37-60

Barth, H. (1972): *Travels and discoveries in North and Central Africa, in the years 1849-1855*. London, Longmans and Green. V.I.II.III 1857; V.IV.V. 1858.

The Centenary Edition

バットウタ、イブン、前嶋信次訳(1977):『三大陸周遊記』、河出書房新社

デビッドソン、B.、貫名美隆、宮本正興訳(1975):『アフリカ文明史・西アフリカの歴史』、理論社

Fonferrier, capitaine (1923): Etudes historiques sur le mouvement caravanier dans le cercle d'Agadez. *Bulletin commercial historique et scientifique de l'A.O.F.*

Grandin, le capitaine (1951): Note sur l'industrie et le commerce de sel au Kavar et en Agram. *Bulletin de IFAN*, pp488-533

Knut, S. Vikor (1982): The desert-side salt trade kavar. *African Economic History*, pp7-37

Knut, S. V. (1985): An episode of saharan rivalry; the French occupation of Kavar, 1906. *The International Journal of African Historical Studies*, pp699-715

L'africain J.L.(1956): *Description de L'afrique trad.* A.Epaure Maisonnewe, Paris

ラブレ、アンリ、山口昌男訳(1962):『黒いアフリカの歴史』、白水社

Le Coeur, M.(1985): Les Oasis du Kavar Une route, un pays, Tome1, Le passe precolonial Niamey

Levtion and Hopkins(1981): *Corpus of early Arabic sources for West African History*. Camb. Uni. Press

Lovejoy and Baier (1975): The desert-side economy of the Central Sudan. *The International Journal of African Historical Studies* VIII,4, pp551-581

Lovejoy, P. E.(1978): The Borno salt industry. *Ibid* pp629-668

Lovejoy, P. E.(1986): *Salt of Desert Sun*. Camb. Uni. Press

Nachtigal, G. (1971): *Sahara and Sudan trad.* A. G.B. et H. T. Fisher. London, C. Harsh.

南里章二(1992a): 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)ー、兵庫地理, 37, pp1-13

同上(1992b): アザライ(塩の隊商)、アフリカ研究, 41, pp75-90

同上(1995): 非アラブ系土着民族によるサハラ長距離交易活動ーガラマンテスとイバード派ベルベル人ー、沙漠研究, 5, pp55-69

(なんり しょうじ・甲南高校)