

みんなのポジトリ

国立民族学博物館学術情報リポジトリ National Museum of Ethnology

To Listen to the Beat of Maritime World (Kaiiki Sekai) : Seasonality of the 19th Century Western Indian Ocean World

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2020-03-27 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 鈴木, 英明 メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.15021/00009515

海域世界の鼓動に耳を澄ます —19 世紀インド洋西海域世界の季節性—

鈴木 英 明*

To Listen to the Beat of Maritime World (Kaiiki Sekai):
Seasonality of the 19th Century Western Indian Ocean World

Hideaki Suzuki

海域史研究の現状を踏まえると、その課題とはいかに陸域対海域という二項対立的な理解を乗り越え、新たな分節化を回避した具体的な海域世界像を提示できるのかという点にある。これを踏まえて、本稿では、19 世紀を対象にインド洋西海域世界を季節性に着目して設定することを試みた。とりわけ人を含む事物の移動に着目すると、港町における交易の季節性を見出すことができる。この交易の季節の発生メカニズムを検討すると、長距離航海の事情だけによって定まっていたのではなく、農耕、採集、牧畜といった陸上、海上での生業と陸上移動、長距離交易といった様々な活動の季節性が噛み合うことで生じた現象であることが明白となる。これこそが、本稿でいうインド洋西海域世界なのである。一般的にはインド洋海域世界が崩壊したとされる 19 世紀においてもこうした現象は確認でき、また、ザンジバル島における北米商人の活動から検討したように、彼らの行動もまた、こうした季節性の連動のなかの一要素として存在していたのである。

Considering the current situation of Kaiiki history studies, the emphasis is on setting up kaiiki which can overcome the land-ocean dichotomy and which can also avoid segmentation. This article presents an attempt to elucidate the western Indian Ocean world in the nineteenth century, particularly addressing seasonality. By examination of flows of people, goods, information, and money, one can find seasonality of trade at port towns. This seasonality of trade is determined not solely by the seasonality of long-distance sail-

* 国立民族学博物館

Key Words : Western Indian Ocean World, seasonality, Kaiiki history, port town, network
キーワード : インド洋西海域世界, 季節性, 海域史, 港町, ネットワーク

ing. Rather, it has emerged as a consequence of various interlocking seasonalities of livelihood such as agriculture, gathering, and cattle breeding, as well as land transport and long-distance sailing. This interlocking relationship is what this article calls the Western Indian Ocean World, which existed even in the nineteenth century, irrespective of the fact that many Indian Ocean historians have acknowledged that unity of the Indian Ocean World had already been disrupted by that date. Furthermore, as activities of North American merchants in Zanzibar show, their activities were settled as a part of this interchange.

1 はじめに	2.3 交易の季節の実態 3—バスラの場合
1.1 問題の所在	2.4 交易の季節の連動と人口移動
1.2 移動とネットワーク	3 交易の季節発生メカニズム
1.3 季節風モンスーンとインド洋西海域世界	3.1 アフリカ大陸北東部および東部
2 港町における交易の季節と人口変動	3.2 オマーン湾・ペルシア湾
2.1 交易の季節の実態 1—ザンジバルの場合	3.3 インド亜大陸北西部
2.2 交易の季節の実態 2—ベルベラの場合	4 19 世紀の変化と季節性
	4.1 ザンジバル市場と北米商人
	5 結論

1 はじめに

1.1 問題の所在

従来の国民国家史や地域史などの分節化された歴史単位を対象とする歴史叙述に異議を唱え、そのような単位と単位の狭間で零れ落ちてしまう諸現象を包摂し、より多様な人々と空間とを組み込んで地球規模で歴史を描こうとする試みがグローバルヒストリーであるのならば、日本の歴史学で試みられてきた海域史研究はそ

の先鞭をつけた研究分野のひとつである¹⁾。なぜならば、この分野は海域という枠組みを用意することで既存の歴史単位の境界を融解させ、それらを接合した新たな歴史像の構築を試みてきたからである。たとえば、家島彦一は自らの設定するインド洋海域世界を①アジアとアフリカを総合的に捉える場、②陸を中心とした歴史観を相対化しうる場、③人類共有の場、としてその重要性を強調するし（家島 1993: 329-330）、桃木至朗らは「アジア史」、「日本史」、「東洋史」といった既存の概念を乗り越えるための新しい視座として「海域アジア史」を提唱する（桃木・山内・藤田・蓮田 2008: 1-4）。このように、海をその視座の中心に置くことで従来の歴史像の刷新を目指すのは、日本だけにみられる傾向ではもちろんない。プロデルの『フェリーペ2世時代の地中海と地中海世界』（邦題『地中海』）をはじめ、海外でもそうした問題意識を共有する研究は広くみられ、近年ではインド洋や大西洋、太平洋などの海洋を中心に据えた歴史について、「流域史basin history」という術語も提唱されている（Bentley 1999）。以下ではそれらも含めて、海域史と呼ぶことにする。

こうした試みが、既存の歴史単位の自明性を揺るがし、より多様な人とより広大な空間を包摂した歴史像を提供するという所期の目的において、大きな成果を挙げていることに疑いはない。しかし、それは同時に矛盾を抱えてもいる。つまり、ある海域の歴史を語れば語るほどに、その海域を取り巻く既存の歴史単位の相対化が進行する一方、その海域は新たな歴史単位として固定化されていくのである。果たして、海域史が提供しうる新たな歴史像とは、既存の歴史単位よりも扱う空間こそより広いが、やはり分節化された歴史単位を作り出すことに終始するのだろうか。この問題について鋭い批判をするのが村井章介である。村井は、「現在、一国史の狭さを超えるという課題意識から提起されている『東アジア』『東部ユーラシア』『海域アジア』といった地域設定は、それが外在的あるいは固定的な認識枠となってしまうならば、ない方がましである」と明言する（村井 2011: 38; 2016: 18 にも同様の言及）。

これに関連して、上記の家島が挙げる2点目に顕著のように、特に日本の学界では、従来の歴史研究の関心が陸上での出来事に偏った、いわゆる陸域の歴史であったことを批判することで、海を中心に据えた歴史研究の重要性が説かれる場合も少なくない。そのような主張は、いわばフィルムのネガとポジとを反転させ

る発想であるといえよう。この発想は陸域中心史観への明確で強いアンチテーゼとなる一方で、それを推し進めていけば、陸域と海域とは別々の単位としてより強固に固定化されていくことになる。海外の研究では、意外や、こうした発想を前面に出す主張はあまり見られない。しかし、現実的には、海の役割を強調し、陸域とは別の空間として海域が想起されている点で日本の状況と大差はない。このように海域は陸域と区別される傾向が強いが、研究者たちは双方を分断されたものとして放置してきたわけでは必ずしもない。陸の生産物が海を跨ぐ重要な交易品であったことを否定する研究は存在しない。ただし、殆どの場合、海洋を跨いだ交易が常に前景化され、陸上での生産や輸送活動は大きく後景化されている。では、港町などを通して陸域と海域を接合しようとする研究の豊富な蓄積や、陸域と海域の双方が乗り入れる沿海地域を「沿岸部社会 littoral society」として概念化し、双方を接合しようとする試みはどうか（Pearson 1985, 1998, 2006; Suzuki 2018）。確かにそれらは陸域と海域のどちらを前景とするかについて慎重ではある。しかし、この場合も、まず陸域と海域とを別個のものとして捉えるのを前提として踏まえた上で、双方を接合しようとして、港町などに注目したり、新たな概念を作り出そうとしたりしている点に注意しなくてはならない。

以上のような研究動向を踏まえると²⁾、海域史研究の現在の課題とは、いかに陸域対海域という二項対立的な理解を乗り越え、固定化——すなわち、新たな分節化——を回避した歴史世界像、つまり海域世界像を具体的に提示できるのかという点にある。それは、より広い空間と多様な人々とを包含した歴史を構想する一助となるはずである。そこで着目したいのは、ヒトを含めた事物の移動である。それらの流動の実態への注目こそが上述の固定化を妨げ、陸域対海域という対立構造をも乗り越え得ると考えるからである。この着眼点の重要性は、海域史における重要な概念であるネットワークを再考することによって説明できる。

1.2 移動とネットワーク

ネットワークとは網状の構造を意味する。ここで想起するものは魚網でも、鉄道網でも虫取り網でも良いが、いずれにおいても、それらは線と線とが結節することを繰り返す、全体として網、つまりネットワークを形成している。ネットワークという概念に不可欠な要素とは、結節点すなわちノードと別のノードのあいだ

をつなぐライン、そのラインを移動するフローである。海域はこのネットワークになぞらえて説明される場合が多い。その場合、最も一般的と思われるのが、港町をまずノードとして想起し、港町同士を航路というラインで結び、そのライン上をヒトも含めた事物がフロー（移動）するという理解だろう。ヒトも含んだ事物が安定的、かつ持続的に結節点のあいだを往来することによって、ネットワークとしての海域はひとつの歴史世界として浮上していく。このように港町をまず地図上にプロットし、それを結ぶことでネットワークを完成させる発想を以下ではノード＝ネットワークと呼ぼう。

これは非常に理解しやすい。しかし、このノード＝ネットワークの発想で海域世界を設定しようとすると、この歴史世界は海という空間に明らかに閉ざされてしまう。そうして海域世界が有するようになる閉鎖性は、「海域」という語それそのものが歴史研究に定着する以前の段階で、既に他の分野で一定の領域性を念頭に用いられてきた経緯（鈴木 2019）、陸域に対する海域という発想、これらと相まって、陸域対海域という二項対立をより深化させてしまうのではないだろうか。しかし、海域史研究の歴史学に対する大きな貢献とは何かという点に立ち戻れば、それは、既存の歴史単位では十全に捉えきれない具体的なヒトも含んだ様々な事物の移動の実態を明らかにし、それらを包含した新たな歴史像を提供しようとしていることに求められるはずである。すなわち、その新たな歴史像を、ノードがまずありきのノード＝ネットワークで発想してしまうと、海域史研究が提示する新たな歴史像なるものは、たちまち、それまで見逃されてきた分節化された歴史単位の新たな発見でしかなくなってしまうのである。それは確かに既存の歴史認識には一定の影響を与えうるだろうが、それもやがてはそこから漏れ出す事柄への注目によって、かつてそれが行ったのと同じ批判のもとに刷新されていくのではないだろうか。むしろ、新たな歴史像は、既存の歴史単位が常に境界を有してきたこと、また、境界を所与のものとしてきた発想そのものを乗り越える必要がある。そうであるならば、海域世界をネットワークに模して発想する場合、まず焦点を当てるべきはノードではなく、フロー、すなわちヒトも含んだ事物の移動なのではないだろうか。その場合、フロー同士の交錯する結節点が港町であっても、それぞれのフローは必ずしもそこで移動を終える必然性はなく、むしろ、そこから先へと延伸していく可能性を我々に想起させる。なぜならば、フローから

発想を始めるならば（これをフロー＝ネットワークと呼ぼう）、そのネットワークにおけるノードはアプリアリに存在しているのではなく、あくまでもフローの交錯点でしかないからである。いうなれば、ノード＝ネットワークにおけるネットワークを、ノードが定められ、その範囲内でフローが行き交っていることから完成体だとすれば、フロー＝ネットワークの網はすべてのフローが必ずしもノードに行きついているわけではないので、その意味では完成されているとはいえない。このことは翻って、フロー＝ネットワークの発想は、ネットワークが構築されていく動態に我々の意識をより向けさせるのである。

本稿では、このフロー＝ネットワークの発想のもと、具体的に 19 世紀から 20 世紀前半を対象にして、インド洋西海域世界の設定を試みる。以下では特に注意のない限り、海域と海域世界とが区別される。双方の区別は従来の研究ではそれほど明確になされてこなかったのだが、本稿でいう「インド洋西海域」とは、インド亜大陸西岸からアフリカ大陸東岸までのあいだの空間である。これに対して、「インド洋西海域世界」とは、この空間を縦横に行き交うフローの総体である。総体というのは、フローそのものだけでなく、フローを作り出す様々な要因——たとえば、フローする商品の生産活動——も含みたいがための表現である。したがって、その空間的な広がりにはインド洋西海域という空間に限定される必然性はないし、そもそも空間的に明確に目視できる類のものではない。とはいえ、インド洋西海域世界はインド洋西海域という空間から全く無関係に見出せるものでもない。

19 世紀以降の時代を取り上げるのには、大きくふたつの理由がある。ひとつはそれ以前の時代に比べて、移動の実態を垣間見ることのできる史料がより豊富になるからである。また、この時代を対象とすることで、この海域世界の持続性にかかわる問題にも接触するようになる。つまり、特に 2000 年代までに発表された研究では、崩壊説——1750 年ごろを境に、西欧諸国による植民地化と世界経済の包摂とが歴史世界としてのインド洋海域の一体性を崩壊させたという見解——が繰り返し唱えられていた（Suzuki 2017: 5–10）。これに対して、2000 年代以降、こうした崩壊説への理論的な批判が見られるようになった（Suzuki 2017: 10–12）。また、この 20 年弱のあいだに刊行されたインド洋海域史の通史では、1750 年代以降についても記述される傾向にある（Alpers 2013; Pearson 2003）。ただし、注意したいのは、こうした通史において、崩壊説がきちんと斥けられているわけではな

いことと、崩壊説を斥ける実証的な研究もいまだ多くないという事実である。こうした研究動向は、翻って、一定の固定化された領域を持った歴史単位としてインド洋海域が広く認知され、「アフリカ」や「東南アジア」などのように地域概念として確立するのに伴って、その歴史を過去から現在まで記述しようとする意識の表れとして受け止められないだろうか。すなわち、崩壊説に対峙することなく、18世紀半ば以降のこの海域の歴史を描くことは、それを新たな分節化した歴史単位に押し留めることにほかならないのである。本稿が19世紀以降を対象とするふたつ目の理由はここにある。ところで、崩壊説を唱える研究やそれを無視した通史、あるいはそれらへの反論は、歴史単位としてのインド洋海域を対象としたものであり、インド洋西海域そのものに焦点を絞っているわけではないし、本稿で定義したようなインド洋西海域世界を念頭に置いたものでもない。また、インド洋海域といっても、たとえば、家島やオルパーズのように東アジアまで含む場合もあるし、ピアソンのようにマラッカ海峡以西までを対象とする場合もある（家島 1993; Pearson 2003; Alpers 2013）。しかし、いずれの場合も、インド洋西海域はインド洋海域を構成する一部として理解されているのであり、本稿がいうインド洋西海域世界がインド洋西海域と無関係ではありえない以上、崩壊説をめぐる問題は、本稿にも大きく影響するのである。

1.3 季節風モンスーンとインド洋西海域世界

インド洋西海域世界を考える場合、季節風モンスーンを避けることはできない。これはフロー＝ネットワークの発想から考えようとするれば、なおさらである。なぜならば、この季節風こそがフローの定期性と規則性を担保していたからである。北東風と南西風とが規則的に交替する性質を活用することで、船舶はこの海域を跨いだ任意の場所と場所とを定期的に、かつ比較的安全に往復することが可能となる。季節風を用いた航海は、文献上、紀元77年に成立したプリニウスの『博物誌』やその直前に成立したと考えられる『エリュトラ海案内記』で確認でき、季節風を用いた航海自体は、それらの書物の情報源となった西方の商人や船乗りたちが知る以前、おそらくは紀元前2世紀ごろまでにはインド洋の地元の航海者たちによって実践されるようになっていたと考えられている（部 2016 巻2: 326–337）。そうした航海活動の定期性を基礎にして、遠隔地間の交換活動が積み

重ねられる。これによって、インド洋西海域は季節風の到達範囲を中心にひとつの歴史世界として人類の歴史のなかに位置付けられてきた。インド洋海域の通史を著したピアソンが、季節風モンスーンをこの歴史世界の「深層の構造」の重要なひとつとしてみなすのは (Pearson 2003: 19–23)、インド洋西海域世界に関しても成立する指摘である。

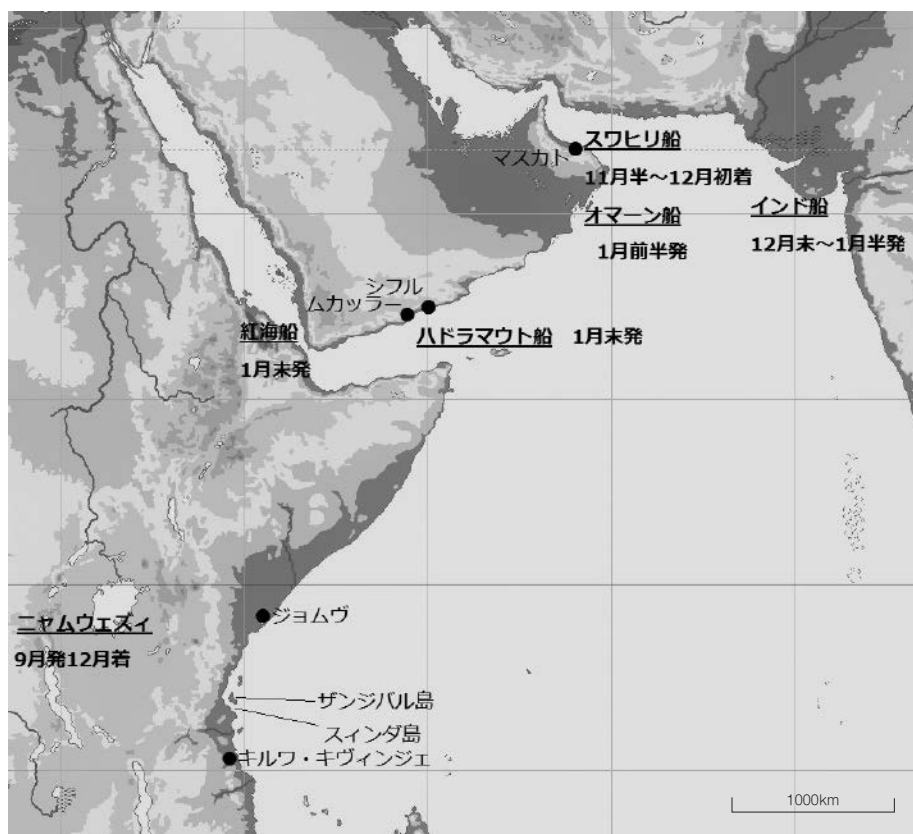
しかし、季節風モンスーンは、洋上で航海活動の規則性や安全性をもたらすのと同時に、別の大きな役割も有している。たとえば、南西モンスーン風がインド洋上空で水蒸気を多分に含みインド亜大陸に進入すると、そこに待ち構える西ガーツ山脈にぶつかる。これによって、インド亜大陸南西部沿岸は極めて豊富な雨量を得る。それがこの地域の農業に不可欠な水資源をもたらすこと、また、この地域に限らず、南西モンスーン期の雨量がインド亜大陸の広い範囲で農業生産に影響を与えていること、これらは広く確認されている (Gadgil and Kumar 2006; Prasanna 2014)。また、アフリカ大陸東部でも季節風モンスーンやそれに関連する熱帯収束帯が雨季をもたらすのに貢献し (Herrmann and Mohr 2011; Cook and Vizy 2013)、それが農耕に実りをもたらし、枯れ川を蘇らせるのも広く認められている。それにもかかわらず、従来のインド洋海域史のなかでは、季節風モンスーンへの着目は大きく航海活動への影響に狭められてきた。いうまでもなく、従来の研究者が季節風モンスーンのもたらすこうした事実を知らなかったわけではない。そうではなく、彼らがそうした実態にそれほどの関心を示さなかったというのがこの状況に対するより正確な理解に思われる。このこと自体が陸域対海域という二項対立的な理解の裏返しであるのは言を俟たない。しかし、同じ自然現象であるならば、陸域での活動と海域での活動とのあいだに相関性はないのだろうか。

以上の問題を踏まえ、次章でまず、いくつかの港町に焦点を合わせ、そこでの人口の季節変動に着目する。そして、それぞれの港町の人口変動が互いに連動していたことを確認したうえで、その季節変動のメカニズムを解明する。そのうえで、インド洋西海域世界の交換活動に 19 世紀以降、新たに参入してくる北米商人を事例にして、彼らがこれまでに論じてきたこの海域世界を形作る季節変動に伴うヒトを含めた事物の移動とどのような関係を形成したのかを明らかにし、崩壊説の吟味を行う。以上の手順で考察を進め、結論を導く。

2 港町における交易の季節と人口変動

2.1 交易の季節の実態 1—ザンジバルの場合

季節風モンスーンがインド洋西海域世界における交易のリズムを司ってきた事実は、港町を観察することで明瞭に理解することができる。とりわけ象徴的なのはそれぞれの港町に訪れる交易の季節である。すなわち、交易は一年を通して一定の規模で行われていたというよりも、多くの場合、一年のうちに盛んになる時期がある。それがここであるという交易の季節である。そのことを如実に理解できるのが、幾つかの港町で同時代史料から読み取ることのできる顕著な人口増加である。

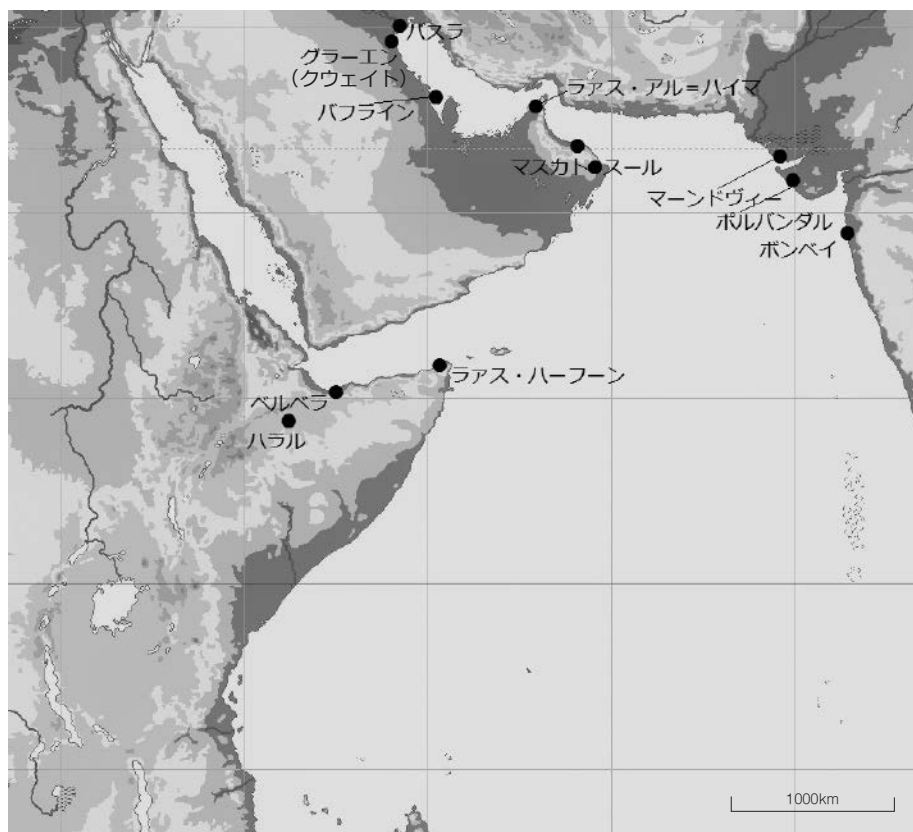


地図 1 フランス海軍アフリカ大陸東部沿岸商業調査記録に基づく各地の船舶のストーンタウン港に向けた出港時期と関連地名（筆者作成）

たとえば、1840 年代半ばにギランに率いられたフランス海軍のアフリカ大陸東部沿岸商業調査の記録には、ザンジバルのストーンタウン港に関する次の状況が描かれている（Guillain 1856–1858 pt. 2 tom. 2: 358–362）。北東モンスーン風が卓越する時期には、最大で 170 隻以上の船舶がこの港に停泊していた。北東モンスーン風が吹き始めて最初に入港してくるのは、オマーン湾やペルシア湾へ穀物を運び、そこから戻ってくるストーンタウン港などアフリカ大陸東部沿岸を母港とする船舶（スワヒリ船）である。これらは 11 月の終わりから 12 月のはじめまでには入港を済ませる。緊急の事情でマスカトから派遣されて来る船舶がこれらよりも早く、南西モンスーンが吹き終わってすぐに入港する場合もあるが、これは例外的である。オマーンを拠点とする多くの船は 1 月前半にオマーンを出港し、ストーンタウン港には 2 月の終わりまでに入港する。ボンベイやカッチ地方からアフリカ大陸東部沿岸方面に向かう場合、船舶は 12 月の終わりから 1 月半ばのあいだに現地を発つ。ギランによれば、こうしたオマーンやインド亜大陸を拠点とする船舶の多くがいくつもの港に途中寄港しながらザンジバル島を目指し、そうした船舶のなかには最終目的地をザンジバル島のさらに南のモザンビークやマダガスカル島西海岸に設定するものもあった。ムカッラーやシフルなどのハドラマウト地方諸港からの船舶は、インド亜大陸から出港する船舶よりも遅く、1 月の終わりに母港を出港する。これらもまた途中寄港を繰り返し、ソコトラ島でアロエや竜血樹の樹皮などを入手したり、ベナーディル海岸で竜涎香やサイの角、あるいはストーンタウン港など規模の大きな港湾で季節労働に従事しようとする旅客を獲得したりしながら目的地へと向かっていく。紅海岸からの船舶は、コーヒーや穀物を積んで 1 月の終わりに母港を出港し、ザンジバル島へと向かう。このように、距離や途中寄港を計算しながら、様々な場所からストーンタウン港を目指して船舶は母港を離れ、そして 2 月の終わりにはそれらがストーンタウン港に集結し、この港の交易の季節が盛りを迎えるのである（地図 1）。

2.2 交易の季節の実態 2—ベルベラの場合

こうした交易の季節の到来と終焉はもちろん、ストーンタウン港だけに特別なことではない。以下に引用するイギリス東インド会社の技官クラッテンデンによる 1848 年の観察記録は、アデン湾に面したアフリカ大陸の港町ベルベラの交易の



地図2 クラッテンデン報告に関連する地名（筆者作成）

季節に関してもっとも詳細に伝える同時代記録である（地図2）。

年市はこの海岸のもっとも興味深い光景のひとつである。年次定期市は、たくさんの異なる、そして遠隔地の部族³⁾が短期間のあいだ、そこに引き寄せられるという事実だけでも、この海岸のもっとも興味深い見物のひとつである。ベルベラの塔が建てられる以前、この場所は4月から10月の早いうちは完全に無人の地であった。ひとりの漁民すらそのあたりでは見かけなかったものである。しかし、季節が変わるやいなや、内陸の諸部族は海岸に向けて〔丘陵地を 引用文中の角括弧は筆者による補足。以下、同じ。〕降り始め、彼らの馴染みの商売相手のために小屋を準備するのである。イエメンの諸港の小さな舟はペルシア湾岸からの船がやって来る前の商売の機会を逃すまいと、急いで湾を横切ってくる。ひと晩から3週間ほど遅れて、マスカトやスール、ラース・アル=ハイマのバーデン船や、高価な積荷を積んだバフラインやバスラ、それにグラーエンのブガロー船がそれに続く。最

後にボルバンドルやマーンドヴィー、ボンベイからやって来る太って裕福なバニヤン商人たちが船尾に膨大な数のギーを入れる空の壺をぶら下げて、格好の悪いコティヤ船でゆっくりと海を渡ってくる。そして、ほかの船をおしわけて、波止場の船だまりの最前列にあるいつもの位置へと進んでいく。その卓越した資本、狡猾さ、影響力ですぐに他の競争者を引き離すのである。

市が盛り上がりを見せるあいだ、ベルベラは完全に騒音と混雑の地と化す。首長の存在は認められず、過去の日々の習慣はこの地の法となる。内陸の部族たちの間の諍いは毎日のようにあらわれ、それらは槍と短剣で解決される。戦闘は町から少し離れた海岸で行われるが、それは交易を妨げないためである。ラクダの長い隊列が朝に夜に町に到着し、そして、町を去っていく。それらは町から少し離れた場所までは、普通、女性たちだけによって引率される。時々姿を見せる、薄汚れ、旅に疲れた様子の子供たちの集団は、ハラルやイーファートからの奴隷キャラヴァンの到着を意味する。[中略]

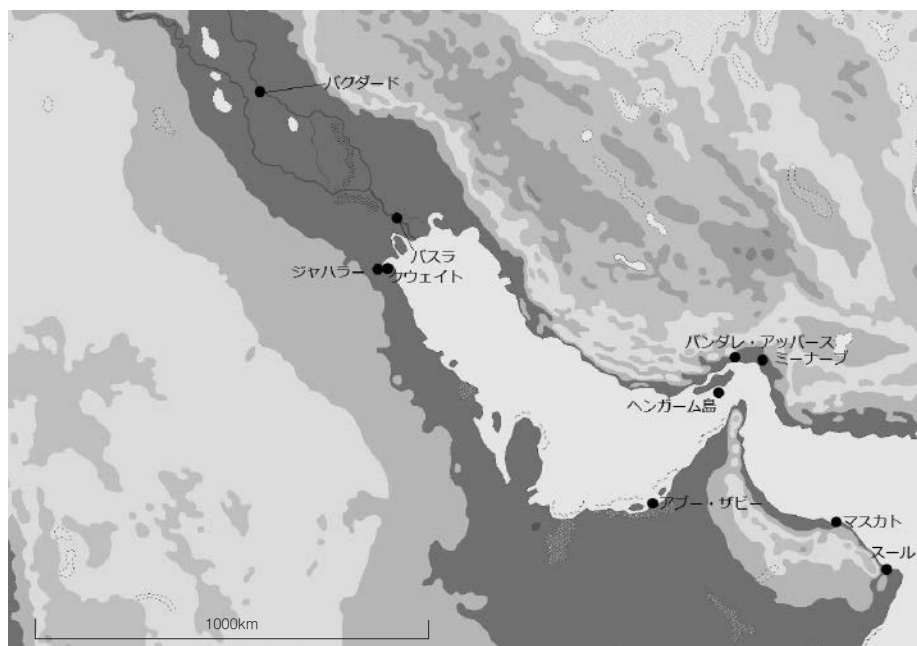
3月の終わりまでに市はほぼ終焉を迎える。すべての種類の船舶は大量の荷を積み、通常、3隻から4隻の船団を組んで、家路へ向かう旅をはじめ。スールの小船は通常、最後まで残っている。そうして、4月の最初の週までにベルベラは再び無人と化すのである。屠られた駱駝と羊の骨、あくる年のために浜辺に注意深く積み上げられた2、3の小屋の骨組みを除けば、ついさっきまで20,000人の住民を抱えた町であることを示す痕跡は何も残されない。(Cruttenden 1849: 186-187)

この報告の要点をまとめれば、通常、ベルベラは無人の浜辺である。しかし、年市の開かれるある時期だけ人々が海を渡り、また内陸部からは隊商もそこに集い、併せればその規模は20,000人にも達するというのである。1855年4月にハラル訪問に際してこの地を訪れたバートンは、上記の引用とほぼ同じ光景を目の当たりにし、南西モンスーンの開始を告げる嵐が到達すると、内陸からやってきた牧畜民たちが瞬く間にこの浜辺から引き揚げていく様子を克明に記している(Burton 1987 vol. 2: 94-98)⁴⁾。類似の事例はアフリカの角の先端に位置するラース・ハーフーンについても窺うことができる。先述のフランス海軍調査団記録によれば、ラース・ハーフーンには北東モンスーンの時期にだけソマリの人々が滞在し、そこを往来する船舶と交易をしていた⁵⁾。

2.3 交易の季節の実態 3—バスラの場合

こうした交易の季節の動態はアフリカ大陸の諸港にだけみられるわけではない。1830年代に紅海、オマーン湾、ペルシア湾を経由してインド亜大陸を訪れたフォンタニエの旅行記には、ペルシア湾最奥部の港町バスラに関する次のような記事を見つけることができる(地図3)。

バスラはペルシアから果物とタバコの輸入を授かる。インディゴ、砂糖、香辛料、鉄、イギリス製やインド製の布地はインドの各地から運ばれてくる。コーヒーと奴隷は紅海から。この地に入ってくるそれらのうちのごく僅かがそこで消費され、残りはバグダードへと向けられる。バグダードへはデーツや塩も送られる。これらの取引すべては「収穫の」季節とモンスーンとに規定され、決められた時期に行われるのである。極上のデーツは9月に収穫され、紅海へと運ばれる。北風の支配する時期にはこの海「紅海」には入って行けないので、1月の末よりあとには、もはや「バスラから紅海へ向けては」出航することはできない。そして、インドへは南西モンスーンがおおよそ過ぎ去る頃、つまり10月あたりにならないと出発は出来ない。もしも航海がうまくいくのなら、ひとつの季節に2度の旅が可能である⁶⁾。紅海に入ってしまった船は5月までそこに留め置かれる。その間に積荷を売りさばき、新しい積荷を買い入れる。そうした船は一年かかってひと航海をするに過ぎない。ボンベイへ行く船は、南西モンスーンのために、そこを5月が終わる前に出発することに余念がなく、バスラには夏のさなかに戻ってくる。バグダードに行くには、「川の」水位が十分に上昇する時期を待たなくてはならない。それは6月の頃に生じる。商品を積む予定のすべての船は集結し、「カル car」⁷⁾と呼ばれる船団を形成する。集結すると、その船員と乗客は1,000から2,000人にのぼり、それ故に、アラブの略奪者から身を守ることが出来るのである。(Fontanier 1844 vol. 1: 263-264)



地図3 ペルシア湾（筆者作成）

このバスラに関する記事で注目すべきは、ここでの交易の季節が外部からの船舶の到来ではなく、デーツなどの農作物の収穫と深く連動している点である。後述するように、ここに真珠を加えることもできる。

2.4 交易の季節の連動と人口移動

以上を総合するならば、季節風モンスーンによって規定される交易の季節が、それぞれの港町にとって商品の到来を意味するのみならず、程度の差はあれ、新たな人口が一時的に流入する時期であったことに疑いはない。船舶の乗組員はその重要な一部を占める。彼らは港町でただいたずらに出港までの時期をやり過ごしていたわけではなく、港町の交易が活性化することに少なからぬ貢献をしていた。たとえば、バートンはザンジバル島ストーンタウンのポルトガル要塞裏で開かれる「ソルト・バーザール」と呼ばれる市場で、そうした乗組員が商売に勤しんでいる姿を観察しており、また、そうした乗組員のなかには風待ちのあいだを利用して、ザンジバル島とアフリカ大陸といった短距離の輸送に従事する者もいた（Burton 1858: 206; Guillain 1856–1858 pt. 2 tom. 2: 357）。また、一時滞在者のなかには、ギランがストーンタウン港に関して言及したベナーディル海岸出身者のように季節労働を求めてやってくる人々も含まれていた。ストーンタウンのマリンディ地区は、こうした短期滞在をするアラブやソマリが交易の季節のあいだ滞在する場所として知られていた（Christie 1876: 412）。

ノード＝ネットワークの発想に基づいてインド洋西海域世界を想起すると、こうした交易の季節における港町の一時的な人口増加の原因を、船舶の乗組員や海を渡ってやって来る季節労働者に委ねることに違和感はないだろう。しかし、港町におけるこの定期的な人口増加現象は、クラッテンデンが描いた「昼に夜に」内陸からベルベラに到着するラクダ隊商からも想像できるように、決して海を跨いだ交流だけで理解することはできない。ハドウマウトのムカッターには、少なくとも 1920 年代後半にはシャルジュと呼ばれる広大なラクダの係留所が東側の市門の外側に設けられていた（Boxberger 2002: 100; 101–102）。ストーンタウンには、アラブやソマリが滞在する地区だけでなく、内陸から主に荷担ぎとしてやって来るニャムウェズィの滞在する地区も存在していた（Burton 2001 vol. 1: 44）。内陸部からやって来るこうした人々の数を逐一把握することは資料的な制約から叶わ

ないが、次のような断片的な記録を参照すれば、その規模は決して侮ることができない。聖公会宣教会のクラブフが1850年2月にモンバサとモザンビークのあいだの地域を踏査した際には、ムトタナとダル・エッサラーム近郊のスィンダ島で大規模な隊商に遭遇している（Krapf 1860: 420–421）。ムトタナで出会ったあるニャムウェズィが彼に語ったところによれば、この人物は奴隷と象牙を持ってきており、妻子を伴って⁸⁾3か月の行程ののち、ムトタナにたどり着いたのだという。また、クラブフはスィンダ島でも2,000～3,000人規模の隊商に遭遇している。ニャムウェズィの場合、9月に故郷を離れ、沿岸部に12月に到達し、その後、3月か4月に故郷に戻るというが一般的な隊商活動のサイクルであった⁹⁾。

人口調査が存在しないなどの資料的な限界から、交易の季節の港町における人口増加の割合も正確に把握することはできない。しかしながら、たとえば、1850年代にザンジバル島を訪れたバートンは、通常時には2万5千人程度のこの島の人口が、交易の季節には4万から4万5千人に達すると推計しており、類似の見通しはこの島のイギリス領事によってもなされている（Burton 1872 vol. 1: 81; Russell 1935: 328）。このほかにも、キルワ・キヴィンジェ、マスカト、バンダレ・アッバース、ボンベイのマラバル・ポイントでも交易の季節における人口増加を同時代記録などから認めることができる（Brucks 1829: 631; Edwardes 1845 vol. 1: 161; Lorimer 1908–1915 vol. 2: 10; Orlich 1845 vol. 1: 41; Sheriff 1987: 163）¹⁰⁾。

こうした港町の交易の季節における人口増加は、陸と海からのフローがある時期に同時に港町に流れ込んでいくことで発生した現象である。なおかつ、それは散発的に発生していたのではなく、インド洋西海域規模で俯瞰するならば、各地に点在する港町は全体として、あたかも波打つようにそれぞれの人口増減が連動し、その連動は規則的、持続的だったのである。

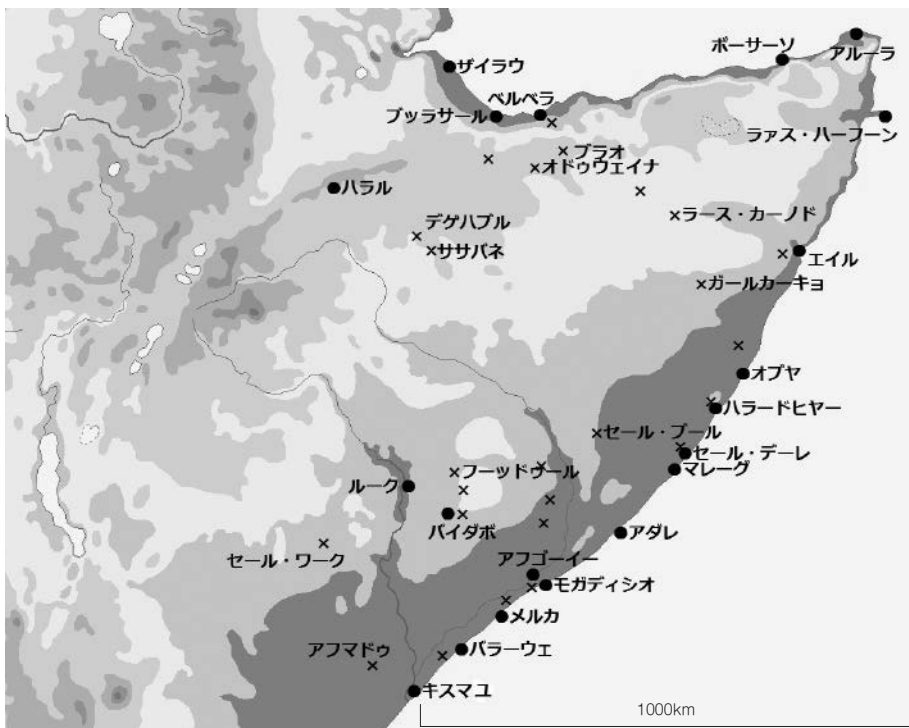
3 交易の季節発生メカニズム

港町における交易の季節の一時的な人口増加の要因を長距離航海者だけに委ねることができないのは、ここまでみてきたように確かである。彼らのみならず、内陸部からやって来る人々をそこに加える必要がある。そこで考察したいのが、彼らの移動のリズムを定める諸要因である。家島は長距離航海者の往来が陸上交

易者に及ぼした影響を強調する（家島 1993: 18–19）。確かに、それが陸上のキャラヴァン交易者などの港町への到着時期を定めるひとつの大きな要因だったであろうことは大いに想定しうる。しかし、前章で挙げた事例について個々に検討していくと、陸上移動者の港町への到着のタイミングはそれだけに委ねることができない。

3.1 アフリカ大陸北東部および東部

最初に取り上げるのは、ベルベラに関連して、アフリカ大陸北東部の事例である。オノルやカッサネリが議論するように、ベナーディル海岸を含むアフリカ大陸北東部において、牧畜を生業にして移動を常態とする者と定住民とが出会う機会は、前者の移動のタイミングによって定められていた（Cassanelli 1982: 47; Onor 1925: 256）。通常は無人の地であるベルベラにおける交易の季節の時期を考



地図 4 アフリカ大陸北東部の主要港市と井戸の位置。井戸は×で示してある。（Cassanelli 1982: 47 より筆者作成）

えるうえでは、船舶の到着と並んでジールールの季節の到達が非常に重要になる。ジールールとはソマリの人々の認識する季節のひとつであり¹¹⁾、アフリカ大陸北東部、特に大きな河川の存在しない北部地域では、乾燥によって牧草や水資源が枯渇し、牧畜民にとっては生業の維持の困難に直面する季節となる（Cassanelli 1982: 49; Kaplan 1982: 69; Samatar 1985: 155–156）。こうした状況下で彼らが依存するのがこの地域に点在する溜め池や井戸である。それらの多くは沿岸部に位置し、その近郊には港町の存在する場合が少なくない。ベルベラもその例外ではない。すなわち、ベルベラにおける交易の季節の到来は、その一部を構成する牧畜民の生業維持のための移動と連動していたと考えられるのである（地図4）。

より複雑な関係性はアフリカ大陸東部の隊商について観察できる。ツェツェバエ生息範囲と大きく重なるために、乗用駄獣の利用が発達しなかったこの地域では、隊商において荷物を運ぶのはヒトであった（鈴木 2018: 107–108）。彼らの沿岸部への移動のタイミングを定める重要な要素のひとつは、移動中の食料と水の確保である。雨季の最中に移動する場合、食料や水の確保は比較的容易だが、鉄砲水や洪水に遭遇する危険に備える必要があった（Nicholls 1971: 76）。逆に、乾季の最中に移動するならば、鉄砲水などへの備えは必要ないが、食料と水の確保はもとより、乾燥した大地を移動することも非常に困難を極めた（鈴木 2018: 203）。したがって、雨季が終息に向かう時期に出発するのが行程上、最も好都合であったのである。

この時期に出発することは、別の利点ももたらした。すなわち、交易品が乾季よりもより容易に入手できるのである。パートンは、特に北米市場において家具の艶出しの用途で大きな需要のあった地下樹脂コーパルについて、採掘者たちが雨季を伴う南西モンスーンの時期だけを採掘可能な時期として認識していたことを記している（Burton 2001 vol. 1: 349）。この商品は市場ではより大きな塊に高値がつくのだが（Burton 2001 vol. 1: 349）¹²⁾、アフリカ大陸東部では、北東モンスーンの時期は乾季にあたり、乾燥した土壌は大変硬くなり、大きなコーパル塊を取り出そうとしても、採掘の途中で砕いてしまう。また、乾季に取り出す場合、採掘したコーパルに付着する土砂を除去する作業も必要になった。逆に、南西モンスーン期に訪れるいくつかの雨季やその直後ならば（Taylor 1891: 18–19; 26–27）、土壌が湿っているために大きなコーパル塊はより取り出しやすく、土砂も除去し

やすい。実際、1845 年 6 月末にアフリカ大陸東部沿岸を訪れたセイラムの商人ベイツは、その日記のなかで、その頃、農民たちが穀物の収穫に専念しているため、コーパルの入手は難しいが、収穫後に彼らがコーパルの採掘に取り掛かること、したがって、9 月には一定量のコーパルを入手できるだろう見通しを記している (Bates 1965: 267)。また、バートンはタバコの葉が 10 月に収穫されることを記している (Burton 2001 vol. 2: 362)。このように、雨季が終わる頃に隊商が出発することで、これらの交易品に関して、質の高いものを獲得することができたのである。

逆に、隊商が雨季の最中に出発できない別の事情も存在した。アフリカ大陸東部の代表的な隊商交易者であるニヤムウェズィは、農耕を含んだ複合生業を営む場合が多い。したがって、彼ら自身が農耕に従事する必要のあるために、雨季に自らの土地を離れることができなかった (Reichard 1892: 438–443)。彼らにとって南西モンスーン風が卓越する時期は農耕に従事する季節であり、それが北東モンスーン風の吹き出す頃に収束していくことで、彼らは土地を離れることが可能になるのである。このような季節風モンスーンの交替と生業の切り替え、それらに伴う移動の開始はニヤムウェズィだけにみられるわけではない。たとえば、19 世紀アフリカ大陸東部の主要隊商路のひとつであるモンバサ路における重要な交易者であるギリアマは 3 月から 5 月のあいだのムワカと呼ばれる雨季の終わりに自分たちの土地を離れ、内陸部に赴き、北東モンスーン風が吹く前に交易品を携えて沿岸部に帰還した (Spear 1978: 90)。こうした移動形態は、ギリアマに農耕と隊商交易を両立させることを可能にさせた。つまり、ムワカの雨季の終わりに出発することで、その雨水を利用した農耕に従事することができ、また、すでに述べたように、移動行程も比較的容易になったのである。北東モンスーン風が吹き出す前に帰還する理由は大きくふたつ挙げられる。ひとつは南西モンスーンから北東モンスーンへ移行するあいだのヴリと呼ばれる小雨季を利用して農耕を行うためである (Taylor 1891: 18–19)。同時に、7 月から 9 月にモンバサ近郊のジョムヴで開かれる年市にも交易品を携えて参加することができた。ギリアマだけでなく、同じミジケンダの集団であるカンバやディゴもやはり内陸に隊商を送っており¹³⁾、彼らも集うのがこの年市であった (Gray 1957: 61; Spear 1978: 86–88)。この年市を介して、たとえば沿岸部の港町のアラブやスワヒリ商人からカンバの商人

に委託されたビーズや銅線、あるいは布が、内陸部から運ばれてきた象牙や家畜、鉄などと交換された (Gray 1957: 61–62; Salim 1973: 31; Spear 1978: 86–88)。ジョムヴの年市は 1830 年代に最盛期を迎え、アラブやスワヒリ商人が象牙を内陸で直接買い付けるようになる 1860 年代までは機能していたとされる (Spear 1978: 88)。類似の市は 1860 年代にはギリアマの領域内に存在するエンベッリアでも開かれていた (Berg 1971: 236–237)。

こうした連動をそこに生きる人々が認識していたことは、聖公会宣教会の宣教師テイラーが収集したスワヒリ語のことわざや慣用句に含まれる次のような章句から理解することができる。「カスィカズィ、魚とともにやって来る クスィ、雑穀とともにやって来る」(Taylor 1891: 26)。テイラーによれば、カスィカズィ、すなわち北東風はアフリカ大陸東部沿岸の諸都市にとって、オマーン湾・ペルシア湾海域やアラビア半島南部からのダウ船を運ぶ風であり、穀物やその他の産物の交換品として、そうした現地船舶の殆どには塩干し魚が積載されていた (Taylor 1891: 26)。一方で、このカスィカズィの吹く季節の終わりにかけて、耕地は耕され、穀物が栽培される。そうして実った作物を南西風の吹くクスィ期に刈り取り、クスィ期の後半のデマ二期 (8 月から 9 月) からそれに続くタンガ・ムビリ期 (9 月末から 11 月) の順風にあわせて、穀物を積載したダウ船は北へと進路をとるのである (Taylor 1891: 27–28)。このように、南西モンスーンを意味するクスィは実りをもたらすばかりでなく、実った穀物をアフリカ大陸東部沿岸の諸都市、さらには、そこからオマーン湾・ペルシア湾海域やアラビア半島南部へと運ぶ風でもあった。この対句からは、アフリカ大陸東部沿岸に生きる人々が農耕のリズムと交易のリズムの連動を日常のなかで感じ取っていたことが理解されるのである。

3.2 オマーン湾・ペルシア湾

類似の事例はオマーン湾・ペルシア湾でも観察することができる。既に紹介したフォンタニエの記事に現れるデーツはその一例である。ただし、ここで特徴的なのは、デーツの収穫に高い労働集約性が求められていたことである。19 世紀半ば以降、北米などデーツにとっての新興市場でその需要が高まっていくのも生産増の後押しをすると (Hopper 2015: 55–79)、より多くの労働力が求められるようになっていった。灌漑設備の補修や植樹など農園の維持には奴隷が用いられてい

たが (Hopper 2015: 60–68), 彼らだけで収穫時に求められる労働力需要を満たすことはできなかった。その不足分は、遊牧民や近郊の港町を含む都市住民によって賄われた (Lorimer 1908–1915 vol. 2: 90; 266; 276; 327; 631; 897; 1040; 1473; 1648)。たとえば、クウェイト近郊のジャハラーは、20 世紀初頭に刊行されたロリマーの地誌によれば、500 人程度の定住民を擁する小村であったが、デーツの摘み取りの時期に当たる夏季には人口が7 倍の3,500 人に膨れ上がった (Lorimer 1908–1915 vol. 2: 897)。この人口増加は、主として遊牧民のムタイル族によるものであった (Lorimer 1908–1915 vol. 2: 897)。デーツ農園は比較的水資源が豊富で緑も豊かであり、ある程度の暑さを凌ぐことができる。それゆえに、きわめて温度が高くなる南西モンスーンの時期に、遊牧民のみならず、港町の住民も避暑を兼ねてデーツ農園に季節移動する現象がオマーン湾・ペルシア湾で広く見られた。たとえば、ホルムズ海峡近くのヘンガム島は6 月から8 月の酷暑で知られ、なおかつ、この時期は湿度も高く、サシチョウバエの活動も活発になるなどで、大変厳しい生存環境になる (Lorimer 1908–1915 vol. 2: 630)。その間、この島最大の村落では、男性は後述する真珠採取のために村を離れ、女性たちはペルシア側のミーナブなどでデーツの収穫に従事し、老人を除けば無人と化したとされる (Lorimer 1908–1915 vol. 2: 631)。類似の状況は、バンダレ・アッバースでも確認できる (Constable and Stiffe 1864: 149; 羽田 2001: 2–3)。

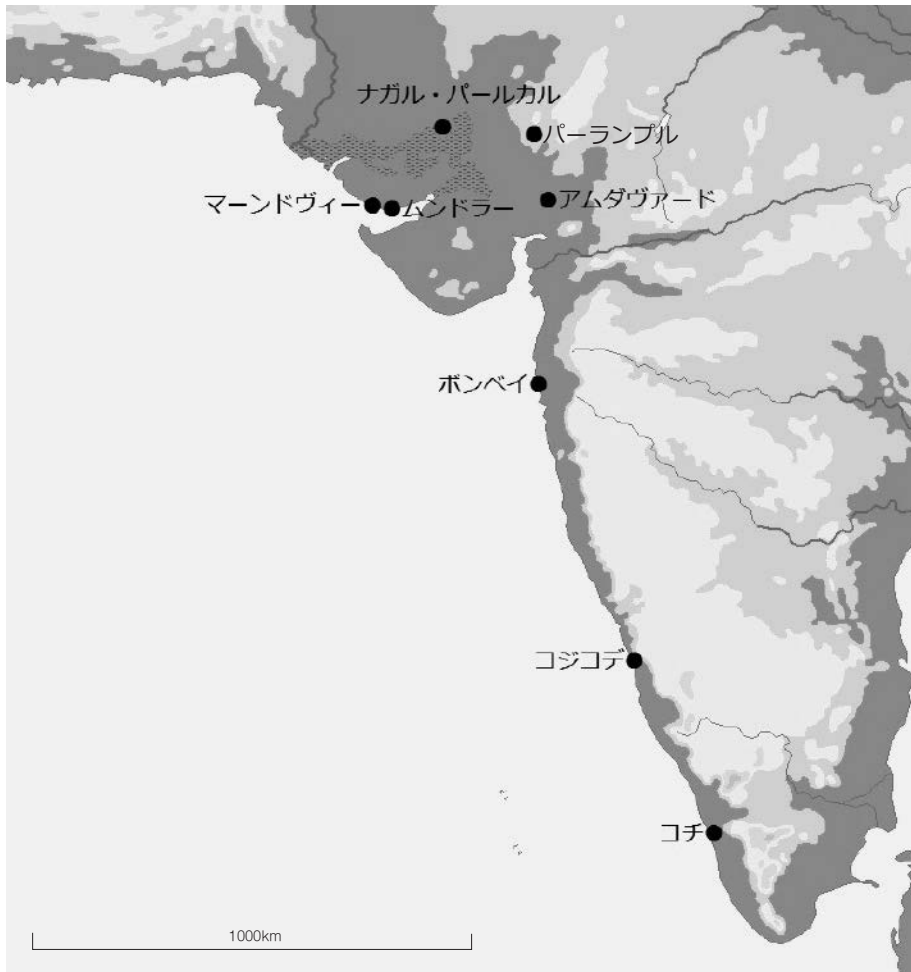
19 世紀のペルシア湾におけるもうひとつの主要輸出産業である真珠漁もやはり季節性を強く有する産業であった。漁期には、海水が採取夫の耐えられる水温以上になる4 月中旬から9 月末までの時期が選ばれた。この時期のオマーン湾・ペルシア湾の港町は毎年、大きな人口移動を経験する。たとえば、近海に重要な漁場を擁するアブー・ザビーの海岸には、漁期に7 人から15 人の漁夫と船員をそれぞれ擁する600 艘ほどの船が集結した (Burdett ed. 2000 vol. 1: 8)¹⁴⁾。これに関連して、休戦オマーンと呼ばれた現在のアラブ首長国連邦一帯では、20 世紀初頭、約22,000 人の健常な男性が真珠漁に従事していたとされる (Lorimer 1908–1915 vol. 2: 1438)。これほど規模は大きくないものの、湾内に点在する他の漁場にも各地から真珠漁船が集結し、また、取引のために漁場近郊の港町にはインド系商人などが押し寄せた (Brucks 1829: 544, 547, 559; Lorimer 1908–1915 vol. 2: 355, 455, 631, 1762)。

漁期は大きくふたつに分けられる (Constable and Stiffe 1864: 16; al-Ghānim 1994 vol. 1: 23–27; Lorimer 1908–1915 vol. 1: 2228; al-Shamlān 1975 vol. 1: 273–274; Wilson 1833: 284)。4 月半ばから終わりがちに始まる漁期は「寒漁期 ghawṣ al-bard」または「アル＝ハーンジーヤ al-khānjīya」と呼ばれ、30 日間、ないしは 40 日間継続する。ただし、この漁期には、漁は浅瀬のみで行われ、小型の漁船が主として従事し、水温の低さから半時間ごとに漁夫が交替する必要もあった。もうひとつの漁期は「大漁期 ghawṣ al-kabīr」や単に「漁期 ghawṣ」と呼ばれ、漁は漁場全域で展開され、6 月から 9 月の末まで続いた。

「大漁期」の終わりに差し掛かるころには、先のフォンタニエの引用にあったようにデーツの摘み取りも最盛期を迎える。したがって、特に 9 月になると先述のヘンガム島を好例に、真珠漁とデーツの収穫のために、町や村には人影が消えるほどであったとされる (Constable and Stiffe 1864: 16; Lorimer 1908–1915 vol. 2: 631)。こうして漁期が終わり、デーツを摘み終えると、ちょうど南西モンスーンの季節は終わる。漁夫や摘み手はそれぞれの土地に戻り、交易品はオマーン湾やペルシア湾の港へと運ばれ、港町での売買を経て、そうした商品を積載した船がやがて吹き始める北東の風に乗って長距離交易に乗り出していくのである。

3.3 インド亜大陸北西部

インド北西部カッチ地方での商業活動は、9 月半ば頃から 6 月頃までが繁期である (Campbell ed. 1880: 120)。この時期に商業活動の繁期が訪れる理由のひとつは、海上交易にある。この地方の港町では、嵐などの天候不順が続くことから、6 月半ばの閉鎖週 ākhirvār から 7 月半ばに設定される開始週 avalvār までの時期は船舶の出入港が禁止されていた (Campbell ed. 1880: 117, 119; Leech 1855: 211)。この航海活動の解禁に際しては、航海安全を祈願する祭祀が各地で執り行われており、それらは宗教を問わずに航海に携わる人々のあいだで祝われる場合が多い¹⁵⁾。実際の航海活動は 8 月から 5 月頃まで行われており、たとえば 8 月はスインド地方やカーティヤーヴァード半島、ゴアなどのコンカーン地方へ、9 月はボンベイ、コチやコジコデを擁するマラーバル海岸へ、11 月から 12 月はアラビア半島諸港やザンジバル島方面へ向かう船の出港期にあたり、それらの船は先述の閉鎖週までに帰港した (Campbell ed. 1880: 119) (地図 5)。



地図5 インド亜大陸（筆者作成）

もうひとつの理由は陸上交易にある。カッチ湿原を通過してスインド地方、タル砂漠方面、マールヴァール地方に向かって、ナガル・パールカル、パーランブル、アムダヴァードなどとマーンドヴィー、ムンドラーといったカッチ地方の諸港市とを結ぶ陸上交易路が存在していたが、4月から10月までは、南西モンスーンの到達に伴ってカッチ湿原が氾濫することで交通が大幅に制限された（Campbell ed. 1880: 120; 1884: 72-73）。その一方で、カッチ地方の農作物の収穫・取引の時期もこうしたリズムとかみ合っていた。一例を挙げれば、カッチ地方の主要な輸出品となる綿花は2月末頃に摘み取られる。その後、4月から5月にかけて大々的に

取引が行われ、8月から始まる航海期のはじまりを待つことになる。

このように、インド洋西海域の港町の交易の季節は、長距離航海をする船舶の往来の都合のみによって決定されていたのではない。そうした船舶が積載する交易品の生産、より具体的には牧畜、採集、農耕といった陸上や海中での生産・獲得活動と積み出し港までの輸送、長距離航海、そしてそれを買求める人々を取り巻く諸事情のそれぞれのタイミングがあたかもギアが噛み合うように連動することで、それぞれの港町にフローがそこかしこから流れ込み、交易の季節が訪れていたのである。

4 19世紀の変化と季節性

4.1 ザンジバル市場と北米商人

1830年代以降、北米商人の投入する資本がザンジバル市場の興隆に大きく貢献したこと、そして、そこにインド商人が仲介者として介在したことはすでに明らかにされている（Sheriff 1987: 95–101; 鈴木 2013）。つまり、北米資本がインド商人を介してザンジバル経済の拡大を促し、同時に、この市場と世界経済との距離をぐっと縮めたのである。こうした事実は、2000年までの研究の文脈では、インド洋海域世界の世界経済への包摂に関する好例として見なされただろう。たとえば、先述のコパールは北米商人が最も欲する商品のひとつだったし、クロウヴのヨーロッパにおける需要、こんにちでも欧米各地の個人や博物館が所蔵する象牙を用いたビリヤード球やピアノ鍵盤の存在は崩壊説を補助こそすれ、妨げるものでは決してないと思われる。しかし、そうした商品が流通していくタイミングは、これまで論じてきたインド洋西海域世界の季節性——とりわけ、ストーンタウン港の交易の季節——に寄り添ったもののなのである。

そのことを示す最良のデータはウォーターズ家文書群から得ることができる。在ザンジバル・合衆国領事も輩出し、長くザンジバルにおける代表的な北米商人として活躍したこの商家の文書群は、合衆国マサチューセッツ州セイラムのピーボディー・アンド・エセックス博物館附属フィリップス図書館に寄贈されている。この文書群には当家をはじめとする北米商人とストーンタウンの現地商人——ここ

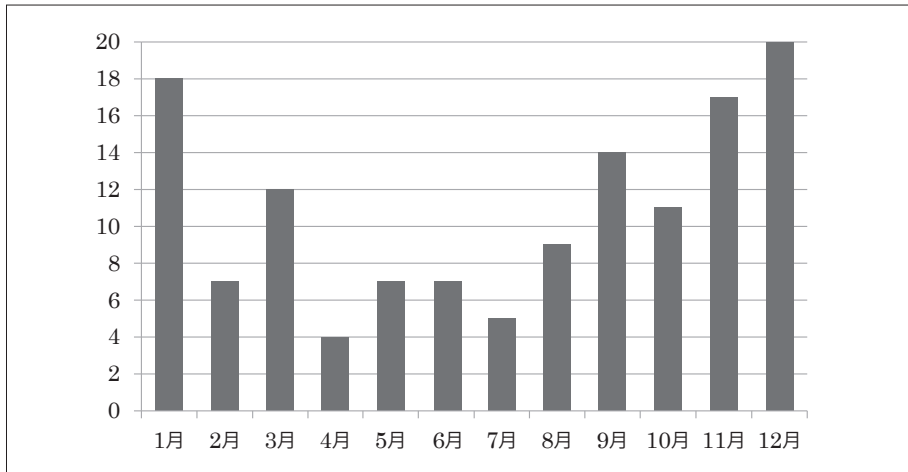


図1 ストーンタウン港における現地商人から北米商人への納入期日
(出典：PPEM MH14/Box2 Folder14)

にはそこを拠点とするアラブ、インド、スワヒリの商人が含まれる——とのあいだで取り交わされた 131 の商業契約書が含まれている。図 1 は、それらに現れる後者から前者への商品納入期日を月ごとにまとめたものである。そこから明らかなように、納入は 9 月（全体の約 11 パーセント）に顕著な増加を見出し、12 月（全体の 15 パーセント）にピークに達する。その後、北東モンスーンが終わる 3 月に一旦盛り返すと、南西モンスーンが卓越しだす 4 月以降は停滞期に入る。ここから明らかなのは、ザンジバルから北米へ帰港する場合、北東モンスーン風が好都合であるにもかかわらず、商品の納入は北東モンスーン期に集中している事実である。このことは、資本の多寡をもっても、北米商人がストーンタウン港の取引のリズムのなかで取引をせざるを得なかった事実を示している。

もちろん、南西モンスーン風が本格的に吹きだしてから喜望峰周りの針路を取ることを避けた北米商人たちの努力の痕跡は、彼らの記録のなかに認めることができる。たとえば、9 月から 12 月といった北東モンスーン期の早い時期に納入期日を定めているのはその一例である。また、セイラムの商人ウェブの日誌を通読すると、取引の季節外にも機会があれば少量ずつ商品を購入していくこともしていた。たとえば、コーパルの場合、大きさと色合いによって等級分けする必要がある¹⁶⁾、その作業は彼らの商館で行われていた。ウェブの日誌からは頻繁に

コーパルの洗浄・選別作業に従事している様子がうかがえる。ただし、交易の季節外では流通量が減少し、価格も上昇するために¹⁷⁾、やはり購入の主たる時期は北東モンスーン期になる¹⁸⁾。つまり、彼らができることは、少量であれ、商品を調達し、洗浄・選別などの準備を進めながら、北東モンスーン期のできるだけ早い時期に調達を完了させ、船舶を北米に送ることしかなかった。換言すれば、この事例の範囲では、世界経済の包摂はこの海域世界の生活のリズムを崩すものではなく、そのリズムの中で進めていくしかなかったのである。

また、次の図2も、ストーンタウン港における北米商人の商取引に関連して興味深い。この図も図1と同じ情報源に依拠しているが、こちらは北米商人と現地商人とのあいだで結ばれた商業契約締結日を月ごとにまとめたものである。これがなぜ興味深いかといえば、北米商人がストーンタウン港で商業契約を結ぶ際には、先払いが一般的であり¹⁹⁾、すなわち、契約の締結は資金の流動を意味するからである。図2から明らかなのは、契約締結には1年のうちに2度のピークがあり、ひとつは4月、もうひとつは8月から9月である。4月は北東モンスーン期が終わり、内陸に隊商が戻っていく時期であり、また、8月と9月は雨期が终わりに差し掛かり、各地で収穫や採取が最盛期に向かう時期であった。たとえばニャムウェズィは9月ごろに大湖地方の彼らの故郷を出発していたが、沿岸部からも

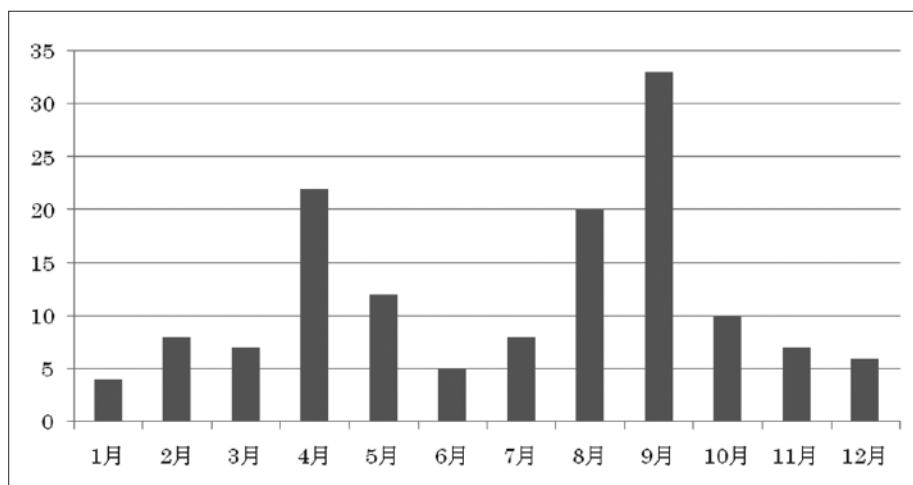


図2 北米商人と現地商人とのあいだで結ばれた商業契約締結日
(出典：PPEM MH14/Box2 Folder14)

やはり、この時期に隊商は出発するのである。このことは、隊商が内陸部へと動き出すタイミングで、北米商人由来の資金が現地商人へと流れていたことを意味する。そして、北米商人の資金は彼らを介して、隊商へと流れていくのである（鈴木 2013: 19–22）。この点を踏まえるのならば、北米商人のストーンタウン港における商業活動は、確かに世界経済とアフリカ大陸東部沿岸およびその後背地を世界経済に包摂する役割を果たしていたが、同時に、季節性の観点からは、特に彼らの資金は現地の交易のリズムをより滑らかにする潤滑油の役割を担っていたといえよう。

5 結論

海域史研究は、既存の歴史単位の固定性を融解させ、新たな歴史像を提供し得るかに見える。しかし、たとえば、インド洋を舞台とする研究における季節風モンスーンへの注目のありようを例にとれば、季節風モンスーンの陸域に対する影響が明白であるにもかかわらず、その関心は航海への影響に収斂していた。そのようなあり方は海域中心主義的だったといわざるを得ない。そこで、本稿では、まず海域史研究における重要な概念であるネットワークを再考し、それをノードから発想するのではなく、フローから発想するフロー＝ネットワークを提唱した。陸域対海域という二項対立は、フローそのものに着目するならば、それが研究者の恣意的な区別であることを露わにする。ヒトを含んだ事物のフローに焦点を合わせることで、陸域対海域という二項対立を超えて、フローの導く地平を眺望することが可能になるのである。そのような視座から季節風モンスーンを軸として見渡せるのは、陸上や海上における採集、農耕、牧畜といった多様な生業活動、陸上移動、長距離航海があたかもギアが噛み合うかのように連動するリズムである。このギアの複合体は、どこかのギアに動力があるのではなく、むしろ、それぞれが動力を有し、噛み合い、連動していたと考えるべきだろう。本稿で取り上げたそれぞれの季節性は表 1 のようにまとめることができる。

表1 各地の季節性

		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
モンスーンの交替		北東モンスーン			南西モンスーン						北東モンスーン		
ザン ジバ ル	現地の季節分類							キナブウェ (寒い季節)	デマニ (順風期)	タンガ・ムビリ (両帆期)			
	雨期				ムワカ		ムチョー (貧雨)			ヴリ			
	交易の季節	交易の季節			商閑期						交易の季節		
	船舶	出揃			離散						集結開始		
	ニヤムウェズイ	帰郷									沿岸部へ出発 到達		
	ギリアマ	農耕					隊商活動	年市参加		農耕			
	穀物・コーパル							収穫最繁期					
	北米商人への 商品納入時期	繁期			閑期						繁期		
北米商人と現地商人の 商業契約締結	繁期						最繁期						
ベル ベラ	ソマリによる季節分類	ジールール			グ		サガー		ダイル				
	交易の季節	交易の季節			無人				交易の季節				
	内陸交易者	到着			帰郷				到着・市の設営				
	船舶	到着			帰郷				到着				
ベル シア 湾	現地の季節分類	シャマール		バルドゥ		スーリー		コース		アズヤブ		シャマール	
	デーツ収穫							最繁期					
	真珠収穫					寒漁期		大漁期			閑期		
	船舶	5月末迄に復路出発								往路出発可能			
		東航路(インド方面)											
カッ チ	西航路(紅海方面)	往路出発可能				復路可能				往路出発可能			
	商繁期	商繁期				商閑期				商繁期			
	船舶	航海許可期				閉鎖期				航海許可期			
	内陸交易者	交通可能期		カッチ湿原の氾濫に伴う交通困難						交通可能期			
	綿花	摘取期		商繁期									

*ベルシア湾「現地の季節分類」以外はすでに本文中で言及した情報に基づく。ベルシア湾「現地の季節分類」については、2009年8月に筆者がオマーンのスールで実施した聞き取り調査に基づいている（筆者作成）。

このようなリズムを伴う連動こそが、本稿の見出すインド洋西海域世界なのである。そうであるならば、いわゆる「崩壊説」についても再考の余地が出てくる。そのような連動は世界経済の包摂や植民地化の進展によって容易に崩壊するものではない。事実、ストーンタウン港における北米商人の商業活動は一見すると、世界経済の包摂に寄与したと考えがちであるが、上記のような連動に鑑みるならば、彼らの活動はその連動のリズムのなかでのみ可能だったのであり、また、彼

らの資金はこの連動を潤滑させていたのである。したがって、こうした観点からは、19 世紀インド洋西海域世界は崩壊の局面を迎えたとは断定できず、むしろ、本稿の事例からは、新たな参入者によってより成熟していったとすら評価できるのである。

さらに一歩進み、図 1 で示した納入期日の季節性は、ストーンタウン港から出帆する北米船の母港への到着も一定の季節性を持っていたことを予想させる。この予想が正しければ、北米大陸における象牙やコーパルの取引、それらを用いた生産活動の季節性もインド洋西海域世界の一部として考える必要があるだろう。つまり、インド洋西海域世界の鼓動は北米大陸の少なくともある範囲にまで響いていたといえるのではないか。しかし、同時に考察すべきは、北米商人および彼らの持ち帰る商品を用いる人々の生業や移動のリズムがストーンタウン港の北米商人の活動の季節性、さらにはそれを伝って、関連するその他の人々の諸活動の季節性に及ぼす影響である。双方の季節性が連動する実態を具体的に明らかにすることで新たな海域史研究の可能性が広がっていくのではないだろうか。詳細な検討は今後の課題として留めておく。

注

- 1) 日本の学界で議論が積み重ねられてきた海域史の展開、また、その特色——たとえば、「マリタイム・ヒストリー」との相違など——については、(鈴木 2019)を参照せよ。
- 2) フィンクは 2007 年に発表したインド洋海域史の研究史を総括した論文のなかで、今後のインド洋海域史研究における空間設定について、「多孔性」・「浸透性」・「親和性」・「柔軟性」・「時間的・空間的な境界・辺縁の開放性」といった非常に魅力的なキーワードを挙げているが、具体例が示されていないために、彼が何を念頭にそれらを挙げているのかを理解することはできない (Vink 2007: 52)。
- 3) (CAOM FM/SG/OIND/15/64/n.p. [Du commerce de la Mer Rouge avec l'Inde, la Perse, l'Egypte, la Turquie, l'Europe, 15 janvier 1850]) には、ベルベラがアダル、ハラル、ソマリア各地から出発するキャラヴァンの終着地であるという言及が見られる。
- 4) 天候と市場の状況によって、年によっては市が通常よりも早く閉鎖される場合もあった (OIOC IOR/R/20/A1A/255/53 [Coghlan to Stephens, s. l., 21 February 1859])。ベルベラに関する他の同時代記録については、(Leech 1855: 211–226; Harris 1844 vol. 1: 283; CAOM FM/SG/OIND/15/64/n.p. [Du commerce de la Mer Rouge avec l'Inde, la Perse, l'Egypte, la Turquie, l'Europe, 15 janvier 1850]) を参照。
- 5) CAOM FM/SG/OIND/2/10(2)/n.p [Notes sur la côte orientale d'Afrique]
- 6) ペルシア湾・インド亜大陸間を 1 年に 2 往復できるという記述は (Heude 1819: 42) にもみえる。
- 7) 上岡と家島が指摘する (上岡・家島 1979: 43–44) ように、船団航海は古くからインド洋海域で行われてきた航海形態であると考えられる。フォンタニエが記す「カル」は、1970 年代後半にインド洋西海域で調査を行った上岡と家島が採集した語彙 sangār, sanjar, silsila (上岡・家島 1979: 43)、また、クウェイトに現存する 20 世紀初頭の航海日誌 (rūznāma al-baḥrīya) を

- 精査したヤックブ・アル＝ユースフ・アル＝ヒッジーの採集した語彙 *sanyār, sanjār* (al-Hijjī 2003: 109) に相当すると考えられ、これらの語彙は家島によれば「鎖 *silasila*」に語源を持つ (上岡・家島 1979: 43)。
- 8) 通常、ニヤムウェズィの隊商は男性によって構成される。(鈴木 2018) を参照。
 - 9) ニヤムウェズィに関する類似の記録は、(Guillain 1856–1858 pt. 2 tom. 2: 374; 380) も参照。
 - 10) CAOM FM/SG/OIND/2/10(2)/n.p [Notes sur la côte orientale d’Afrique]
 - 11) ソマリの季節認識については、(Galaal n.d.: 58–61) を参照。
 - 12) また、セイラムの商人ヘインズは、乾季に採掘されたコーバルは日光と乾燥のために、雨季に採掘されるものよりも小粒で、品質も低いことを書き記している (NAUS RG84/Zanzibar/12/n.p. [Hines to Seward, Zanzibar, 25 October 1864]。同一文書は (Bennett and Brooks eds. 1965: 530) にも収録)。
 - 13) 19 世紀のミジケンダ諸集団の内陸への隊商交易については、(Spear 1978: 85–94) を参照せよ。
 - 14) Historical Sketch of the Beniyas Tribe of Arabs, from the Year 1764 to the Close of the Year 1831. (S. Hennell)
 - 15) (Campbell ed. 1880: 119) には、航海の実質的な解禁日である「ココヤシの日」が記されている。20 世紀の最末期にマードヴィーの航海者たちを対象にフィールドワークを行ったシンプソンによれば、彼らは現在でも、太陽暦と殆ど等しいナロジ暦の新年であるナヴァー・ナロジ *Nava naroj* を祝福する祭りを執り行っており、新しい航海期の到来を象徴している (Simpson 2006: 112–113)。また、1998 年にカーティヤーヴァード半島のサラヤで行われたナヴァー・ナロジでは、ヒンドゥー教徒ばかりでなく、イスラーム教徒の航海者もココヤシの実を用いた儀礼を行っていたとされる (Simpson 2006: 114–115)。18 世紀のスラトなどにおけるこの祭祀については、(Barendse 2009 vol. 1: 48–49) を参照せよ。なお、本年 (2019 年) は 7 月 19 日にマードヴィーとムンドラーでナヴァー・ナロジが行われたことが『カッチ・ミトラ』紙で報じられている (*Kachchh mitra*, 19.7.2019: 8, http://epaper.kutchmitradaily.com/viewpage.php?edition=Kutchmitra%20Main&date=2019-07-19&edid=KUTCHMITRA_KUT&pn=8#Page/8/Article/KUTCHMITRA_KUT_20190719_8_2/351px/17D7F78 2019 年 8 月 24 日閲覧)。これらは、グジャラートに限られた祭祀ではない。ベンサムはマラーターの人々に関する著作のなかで、ヒンドゥー暦 (太陰太陽暦) の 8 月 15 日に行われる同様の祭祀について言及している (Bentham 1908: 67)。それによれば、ナレリ・プルニマ *Nareli Purnima* と呼ばれるこの祭祀では、ココヤシの実が海や河川に投げ入れられ、この日から航海が解禁される。この祭祀も現在でもカルナータカ州の港町や漁村で行われているとされる。
 - 16) PPEM MSS 104: John Bertram Papers, Box 2 Folder 6, No.63, Ropes to Bertram, Zanzibar, 6 June 1866
 - 17) PPEM MSS 104: Box 3 Folder 1, No. 103, Ropes to Bertram, Zanzibar, 5 May 1867; PPEM MSS 104: John Bertram Papers, Box 2 Folder 6, No.112, Ropes to Bertram, Zanzibar, 11 August 1867
 - 18) PPEM MSS 201: Box 4, Webb to Ropes, Zanzibar, 7 April 1871
 - 19) PPEM MH14/Box2 Folder3 [Waters to Parker, Zanzibar, 1 Jan 1840] (同一文書は、Bennett and Brooks eds. 1965, 224–226 にも収録)。類似の内容はより簡潔に Bennett and Brooks eds. 1965: 240 [Botsford to Webster, recd in Washington, 10 Nov 1842] にも記載。

文 書 館 略 号

CAOM: Centre des archives d’outre-mer, Aix-en-Provence, France

NAUS : National Archives, College Park, MD, USA

OIOC : Oriental and India Office Collection, British Library, London, UK

PPEM : Phillips Library, Peabody and Essex Museum, Salem, MA, USA

参 照 文 献

〈日本語〉

上岡弘二・家島彦一

- 1979 『インド洋西海域における地域間交流の構造と機能——ダウ調査報告 2』 東京：東京外国語大学アジア・アフリカ言語文化研究所。

薮勇造訳注

- 2016 『エリクトラー海案内記』 全 2 巻，東京：平凡社。

鈴木英明

- 2013 「ネットワークのなかの港町とそこにおける所謂『バニヤン』商人——19 世紀ザンジバルにおけるカッチー・パティヤー商人の活動」『東洋史研究』 71(4): 794–766。
2018 「月より来る隊商——19 世紀アフリカ大陸東部の長距離キャラヴァンの成立と交易者の世界」弘末雅士編『陸と海の織りなす世界史——港市と内陸社会』 pp. 194–209，東京：春風社。
2019 「海域史研究の展開とその課題」鈴木英明編『東アジア海域から眺望する世界史——ネットワークと海域』 pp. 12–43，東京：明石書店。

羽田正

- 2001 「バングレ・アッパースとペルシア湾海域世界」『歴史学研究』 757: 1–11, 42。

村井章介

- 2011 「日本史と世界史のはざま」『学術の動向』 16(10): 37–39。
2016 「古琉球から世界史へ——琉球はどこまで『日本』か」羽田正編『地域史と世界史』 pp. 13–39，京都：ミネルヴァ書房。

桃木至朗・山内晋次・藤田加代子・蓮田隆志

- 2008 「海域アジア史のポテンシャル」桃木至朗編『海域アジア史研究入門』 pp. 1–12，東京：岩波書店。

家島彦一

- 1993 『海が創る文明——インド洋海域世界の歴史』 東京：朝日新聞社。

〈外国語〉

Alpers, E.

- 2013 *The Indian Ocean in World History*. New York: Oxford University Press.

Bates, W. B.

- 1965 *Journal and Observations, 8th Voyage, Brig. Richmond 1845*. In N. R. Bennett and G. E. Brooks, Jr. (eds.) *New England Merchants in Africa: A History through Documents, 1802 to 1865*, pp. 264–269. Boston: Boston University Press.

Barendse, R. J.

- 2009 *The Arabian Seas 1700–1763*, 4 vols. Leiden: Brill.

Bennett, N. R. and G. E. Brooks, Jr. (eds.)

- 1965 *New England Merchants in Africa: A History through Documents, 1802 to 1865*. Boston: Boston University Press.

Bentham, R. M.

- 1908 *Marathas and Dekhani Musalmans*. Calcutta: Superintendent of Government Printing.

Bentley, J. H.

- 1999 *Sea and Ocean Basins as Frameworks of Historical Analysis*. *Geographical Review* 89 (2): 215–224.

Berg, F. J.

- 1971 *Mombasa under the Busaidi Sultanate: The City and its Hinterlands in the Nineteenth Century*. Ph.D. Dissertation, the University of Wisconsin.

Boxberger, L.

- 2002 *On the Edge of Empire: Hadhramawt, Emigration, and the Indian Ocean, 1880s–1930s*.

- Albany: State University of New York Press.
- Brucks, G. B.
 1829[1856] *Memoir Descriptive of the Navigation of the Gulf of Persia; With Brief Notices of the Manner, Customs, Religion, Commerce, and Resources of the People Inhabiting Its Shores and Islands*. In R. H. Thomas (ed.) *Arabian Gulf Intelligence: Selections from the Records of the Bombay Government*, pp. 532–634. Bombay: Bombay Education Society Press.
- Burdett, A. (ed.)
 2000 *Records of Dubai, 1761–1960*, 8 vols. Cambridge: Cambridge University Press.
- Burton, R. F.
 1858 Zanzibar; and Two Months in East Africa. *Blackwood's Edinburgh Magazine* 133: 200–290.
 1872 *Zanzibar; City, Island, and Coast*, 2 vols. London: Tinsley Brothers.
 1987 *First Footsteps in East Africa or, An Exploration of Harar*. New York: Dover Publication (First published 1894, London).
 2001 *The Lake Regions of Central Africa*, 2 vols. California: The Narrative Press.
- Campbell, J. M. (ed.)
 1880 *Gazetteer of the Bombay Presidency: Cutch, Palanpur, and Mahi Kantha*, vol. 5. Bombay: Government Central Press.
 1884 *Gazetteer of the Bombay Presidency: Kathiawar*, vol. 8. Bombay: Government Central Press.
- Cassanelli, L. V.
 1982 *The Shaping of Somali Society: Reconstructing the History of a Pastoral People, 1600–1900*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Christie, J.
 1876 *Cholera Epidemics in East Africa: An Account of the Several Diffusions of the Disease in that Country from 1821 till 1872, with an Outline of the Geography, Ethnology, and Trade Connections of the Regions through which the Epidemics passed*. London: Macmillan.
- Constable C. G. and A. W. Stiffe
 1864 *The Persian Gulf Pilot including the Gulf of 'Omman*. London: Hydrographic Office.
- Cook, K. H. and E. K. Vizy
 2013 Projected Changes in East African Rainy Season. *Journal of Climate* 26: 5931–5948.
- Cruttenden, C. J.
 1849 *Memoir on the Western or Edoor Tribes, Inhabiting the Somali Coast of N. E. Africa; with the Southern Branches of the Family of Darrood, Resident on the Banks of the Webbi Shebeyli, Commonly Called the River Webbi*. *Transactions of the Bombay Geographical Society* 8: 177–210.
- Edwardes, S. M.
 1845 *The Gazetteer of Bombay City and Island*, 2 vols. Bombay: The Time Press.
- Fontanier, V.
 1844 *Voyage dans l'Inde et dans le Golfe Persique par l'Égypte et la Mer Rouge*, 2 vols. Paris: Paulin.
- Gadgil, S. and K. Rupa Kumar
 2006 The Asian Monsoon: Agriculture and Economy. In B. Wang (ed.) *The Asian Monsoon*, pp. 651–683. Berlin: Springer.
- Galaal, Muusa H. I.
 n.d. Stars, Seasons and Weather in Somali Pastoral Traditions. s.l. (unpublished paper).
- al-Ghānim, Kalthm 'Alī Ghānim
 1994 *al-Iḥtifālāt al-jamā'īya wa ba'd al-ashkāl al-thaqāfiya al-muṣāḥaba fī mujtama' al-ghawṣ*, 2 vols. Dūḥa: al-Maṭba'a al-ahlīya.
- Gray, J.
 1957 *The British in Mombasa 1824–1826: Being the History of Captain Owen's Protectorate*. London: Macmillan.
- Guillain, C.
 1856–1858 *Documents sur l'histoire, la géographie et le commerce de l'Afrique Orientale*, 2 parts. Paris: Arthus Bertrand.

- Harris, W. C.
 1844 *The Highlands of Ethiopia Described, during 18 Months' Residence of a British Embassy at Christian Court of Shoa*, 3 vols. London: Longman, Brown, Green and Longmans.
- Herrmann, S. M. and K. I. Mohr
 2011 A Continental-Scale Classification of Rainfall Seasonality Regimes in Africa Based on Gridded Precipitation and Land Surface Temperature Products. *Journal of Applied Meteorology and Climatology* 50 (12): 2504–2513.
- Heude, W.
 1819 *A Voyage up the Persian Gulf and a Journey Overland from India to England in 1817*. London: Longman, Hurst, Rees, Orme, and Brown.
- al-Hijjī, Ya'qūb al-Yūsuf
 2003 *Dalīl al-rūznāma al-baḥrīya*. al-Kuwayt: Markaz al-baḥūth wa al-darāsāt al-kuwaytīya.
- Hopper, M. S.
 2015 *Slaves of One Master: Globalization and Slavery in Arabia in the Age of Empire*. New Haven and London: Yale University Press.
- Kaplan, I.
 1982 The Society and Its Environment. In H. D. Nelson (ed.) *Somalia: A Country Study*, pp. 61–132. Washington DC: American University.
- Krapf, J. L.
 1860 *Travels, Researches and Missionary Labours, during an Eighteen Years' Residence in Eastern Africa: Together with Journeys to Jagga, Usambara, Ukambani, Shoa, Abessinia and Khartum, and a Coasting Voyage from Nombaz to Cape Delgado*. London: Trübner.
- Leech, R.
 1855 Memoir on the Trade etc. of the Port of Mandvee in Kutch. *Selections from the Records of the Bombay Government* (New Series) 15: 211–226.
- Lorimer, J. G.
 1908–1915 *Gazetteer of the Persian Gulf, 'Omān and Central Arabia*. Calcutta: Superintendent Government Printing, India.
- Nicholls, C. S.
 1971 *The Swahili Coast: Politics, Diplomacy and Trade on the East African Littoral, 1798–1856*. London: Africana Publishing Cooperation.
- Onor, R.
 1925 *La Somalia Italiana: Esame critic dei problem di economia rurale e di politica economica della colonia*. Torino: Bocca.
- Orlich, L. V.
 1845 *Travels in India, including Sind and the Punjab*, 2 vols. Translated. by H. Evans Lloyd. London: Longman, Brown, Green, and Longmans.
- Pearson, M. N.
 1985 Littoral Society: The Case for the Coast. *The Great Circle* 7 (1): 1–8.
 1998 *Port Cities and Intruders: The Swahili Coast, India and Portugal in the Early Modern Era*. Baltimore and London: The John Hopkins University Press.
 2003 *The Indian Ocean*. London and New York: Routledge.
 2006 Littoral Society: the Concept and the Problems. *Journal of World History* 17 (4): 353–373.
- Prasanna, V.
 2014 Impact of Monsoon Rainfall on the Total Food Grain Yield over India. *Journal of Earth System Science* 123 (5): 1129–1145.
- Reichard, P.
 1892 *Deutsch-Ostafrika: Das land und seine bewohner, seine politische und wirtschaftliche entwicklung, dargestellt von Paul Reichard. Mit 36 vollbildern nach originalphotographien*. Leipzig: O. Spamer.
- Russell, C. E. B.
 1935 *General Rigby, Zanzibar and the Slave Trade: With Journals, Dispatches, etc.* London: George Allen and Unwin.

- Salim, A. I.
1973 *Swahili Speaking Peoples of Kenya's Coast, 1895–1965*. Nairobi: East African Publishing.
- Samatar, S. S.
1985 The Somali Dilemma: Nation in Search of a State. In A. I. Asiwaju (ed.) *Partitioned Africans: Ethnic Relations across Africa's International Boundaries 1884–1984*, pp. 155–194. Lagos: University of Lagos Press.
- al-Shamlān, Sayf Marzūq
1975 *Tārīkh al-ghawṣ 'alā al-lu'lu' fī al-Kuwayt wa al-khalīj al-'Arab*, 2 vols. al-Kuwayt: Dhāt al-silāsil.
- Sheriff, A.
1987 *Slaves, Spices and Ivory in Zanzibar: Integration of an East African Commercial Empire into the World Economy, 1770–1873*. Oxford: James Carry.
- Simpson, E.
2006 *Muslim Society and the Western Indian Ocean: the Seafarers of Kachchh*. London and New York: Routledge.
- Spear, T.
1978 *The Kaya Complex: A History of the Mijikenda Peoples of the Kenya Coast to 1900*. Nairobi: Kenya Literature Bureau.
- Suzuki, H.
2017 *Slave Trade Profiteers in the Western Indian Ocean: Suppression and Resistance in the Nineteenth Century*. New York: Palgrave.
2018 Agency of Littoral Society: Reconsidering Medieval Swahili Port Towns with Written Evidence. *Journal of Indian Ocean World Studies* 2 (1): 73–86.
- Taylor, W. E.
1891 *African Aphorisms; or, Saws from Swahili-and*. London: Society for Promoting Christian Knowledge.
- Vink, M. P. M.
2007 Indian Ocean Studies and the “New Thalassology.” *Journal of Global History* 2 (1): 41–62.
- Wilson, D.
1833 Memorandum Respecting the Pearl Fisheries in the Persian Gulf. *Journal of the Royal Geographical Society of London* 3: 283–286.