

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

19世紀ヌシ・ベ島で絡まり合う多様な関係性

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2012-05-17 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/10.15021/00000948

第10章 19世紀ヌシ・ベ島で絡まり合う多様な関係性

鈴木 英明

財団法人東洋文庫／日本学術振興会

本章では、マダガスカルの文化的多様性を歴史的観点から考察する試みとして、マダガスカル北西部のヌシ・ベ島を取り上げて、特にフランスによるこの島の保護領化の背後にある政治的諸関係性と保護領化以降にこの島が取り結ぶ多様な商業的關係性に着目して考察を行った。フランスによるこの島の保護領化という一事實は、すでに従来のマダガスカル研究の文脈でも語られており、新たな発見では決していない。しかし、本章ではこの島のそこに至る過程とその後の経緯とを改めてたどり直すことで、保護領化という出来事が、マダガスカル内部とフランスとのあいだの関係だけによって生み出されたのではなく、同時代のインド洋西海域世界に於ける多様な主体の複雑な政治的関係の微妙な均衡のうえに成り立っていたことを明らかにした。こうして生じた保護領化を契機として、ヌシ・ベ島は、インド洋西海域諸港、喜望峰を超えた諸港、さらにはマダガスカル島西岸やヌシ・ベ島近隣諸港との商業的な関係性を深めていった。そして、これらの関係性は、互いに排他的にヌシ・ベ島の上に重層していったのではなく、ヌシ・ベ島を結節点として相互に絡まり合っていくのである。

- | | |
|-------------------------------------|------------------------|
| 1 はじめに | 4 ヌシ・ベ島で絡まり合う多様な商業的関係性 |
| 2 ヌシ・ベ島の地理と19世紀初頭の状況 | 5 インド洋西海域諸港との結びつき |
| 3 1841年——ヌシ・ベ島保護領化への経緯にみえる多様な政治的関係性 | 6 まとめ |

* キーワード：ヌシ・ベ島 (Nosy Be), インド洋西海域 (Western Indian Ocean),
地域間関係 (Inter-regional Relationship), 19世紀 (The 19th Century)

1 はじめに

本章は、マダガスカル島北西沖に浮かぶヌシ・ベ (Nosy Be) 島の歴史的な展開に注目することで、マダガスカルの文化的多様性の一端を説明しようとする事例研究である。

ヌシ・ベ島に関する既往研究が明らかにしているように¹⁾、この島は1841年にフランスによって保護領化され、その後、フランス海軍が軍事的な拠点として活用する一方で、島では様々な開発が行われ、砂糖をはじめとする商品作物生産の拠点になっていった。こうした事実だけに注目すれば、そこからはフランスのマダガスカル植民地支配の1ページとして以上の意味を見出すことは難しいだろう。また、そうした見方のもとでは、19世紀のヌシ・ベ島の経験は、従来のインド洋海域史研究で繰り返し研究者たちが説いてきた見方にひとつの具体的な事例を与えるようにもみえる。つまり、従来のインド洋海域史研究は、15世紀末にポルトガルがインド洋航路を開拓して以降、17世紀ごろに本

格化しだすイギリス、オランダ、フランスなどの各国東インド会社のインド洋進出と領域支配的な拠点形成が、インド洋に於ける既存のネットワークの崩壊を導いていったと考えてきた²⁾。この見方だと、19世紀のインド洋海域世界は世界経済や植民地支配のもとに置かれる本格的な崩壊期に相当する。しかし、保護領化に至る過程を含めて、ヌシ・ベ島の19世紀の展開をつぶさに探っていこうとすると、そもそも保護領化の背後には、サカラヴァの諸王国や、当時アフリカ大陸東岸のザンジバル島を拠点にしていたブー・サイード朝、イメリナ高地を拠点にしてマダガスカル全島に渡る支配を確立しつつあったメリナ王国、さらには、イギリス、フランスといった多様な政治勢力のあいだの複雑な関係を明確に認めることができる。また、時間の経過と共にフランスの統治が本格化する一方で、ヌシ・ベ島は喜望峰を回ってやって来る欧米船の寄港地となるばかりでなく、マダガスカル西岸諸港との交易が盛んになり、また、インド洋西海域世界の交易者たちもこの島により注目し、積極的に商業活動の拠点をそこに築いていく同時並行的な展開も見えて取ることができる。本章はこれらに着目し、19世紀以前には、インド洋西海域世界にも、喜望峰回りの欧米船の航路にもほとんど組み込まれていなかったマダガスカル島沖のこの小島のうでで絡まり合う政治的関係性、商業的関係性の諸相を解きほぐしていく。この作業を踏まえることで、19世紀のヌシ・ベ島の経験は、フランスのマダガスカル統治史やヌシ・ベ島史の文脈に加え、国際政治史やインド洋西海域商業史などのほかの幾つかの文脈にも位置づけられるだろう。こうした複眼的な視点からヌシ・ベ島の歴史的経緯を捉えなおす本章は、マダガスカルの文化的多様性を考察するうえでのひとつの視座を提供するだろう。

本章では、第2節でヌシ・ベ島の地理とこの島の19世紀初頭の状況を述べたうえで、続く第3節でフランスによる保護領化とその背後にある政治的諸関係性を明らかにする。第4節では、フランス保護統治の進展と同時並行的にこの島を巻き込んでいく多様な商業的関係性を浮かび上がらせる。第5節では、前節を受け継いで、そうした諸関係のなかでもインド洋西海域諸港との関係性についてより詳しく叙述する。

2 ヌシ・ベ島の地理と19世紀初頭の状況

島名のヌシ・ベとは、マダガスカル語で「大きな島」を意味する。サカラヴァの人々からは「ヴァリウ・ベ (Vario Be)」(意味はやはり「大きな島」)とも呼ばれる南北22キロメートル、東西13キロメートルのこの火山島は (Jehenne 1893: 6) マダガスカル島から最短距離で10キロメートルほどの距離にあり、その周囲にはサカティア (Sakatia) 島やタニケリ (Tany Kely) 島、ヌシ・クンバ (Nosy Komba) 島などのより小さな島が点在している。

ヌシ・ベ島の歴史を遡ることには限界が付きまとう。この島について、現在、もっと

も早く言及した文献のひとつとしてみなされているのが、イギリス東インド会社の社員であったバカリッジ (N. Buckeridge) による17世紀中葉の日誌と書簡 (Jenson ed. 1973) である。これらは、この島とモザンビーク海峡を挟んだ対岸のモザンビーク島、あるいは現在のケニア北部のラム群島のパテ島 (Pate) との交易を伝えている (Jenson ed. 1973: 31, 44, 46)。ただし、たとえば、1663年7月15日付のバカリッジによる書簡には、ヌシ・ベ島からパテ島へ砂糖や食糧が運ばれていたが、その量は大きくないと記されている (Jenson ed. 1973: 46)。

校訂者のジェンソンによれば、バカリッジによって「アッサダ (Assada)」と呼ばれたヌシ・ベ島は、イギリスに残されている17世紀の地図類にはほとんど現れず、チャールズ・ワイルド (Charles Wylde) という人物によって記された1650年から1652年にかけての航海日誌に、例外的に、この島に関する記述や地図が残されているだけだという (Jenson ed. 1973: 21-22, n.5)。このように、ヌシ・ベ島とインド洋西海域の諸港とを結ぶ商業の関係性は弱く、また、ヨーロッパ船の航路にもこの島はほとんど組み込まれていなかった。こうした事実は、19世紀前半にアフリカ大陸東部沿岸やマダガスカル島沿岸部を調査したイギリス海軍のボテラー (T. Boteler) がヌシ・ベ島周辺について述べた「どこにも私は廃墟の痕跡を見つけることができなかったし、文明人がかつてそこに定着していたことを指し示すものも何もなかった」(Boteler 1835: Vol.2, 170)³⁾という言

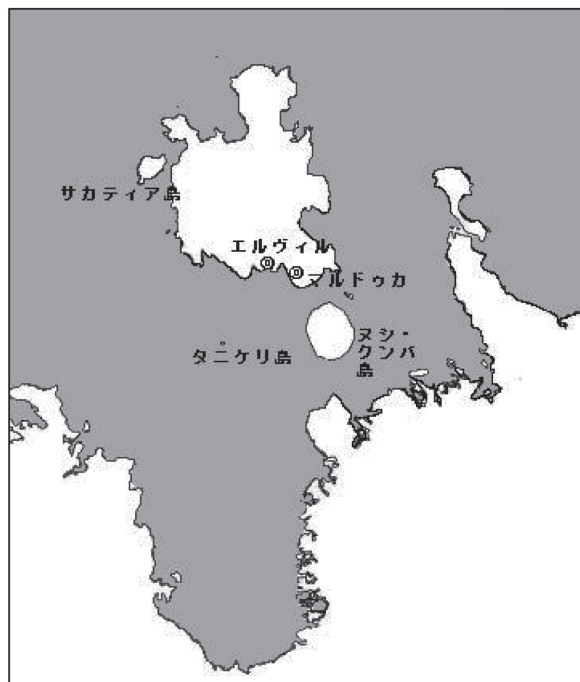


図1 ヌシ・ベ島とその周辺

及にも現れている。近年、考古学者による試掘がヌシ・ベ島で行われているが（Dewar and Wright 1993: 434-435）、現在までのところ、大規模な交易関係を示す遺物は見つかっていない。

このように、ヌシ・ベ島の19世紀までの足取りを伝える資料はきわめて断片的であり、それらからは、この島とインド洋西海域の諸港とが密接な商業的関係性を有していた事実も、喜望峰回りの欧米船の寄港地としての地位を確立していたという証拠も見出すことができない。ただし、この島が良港としての資質を備えていたことは確かである。たとえば、上に引用したように、ボテラーは、ヌシ・ベ島周辺について、「廃墟の痕跡」も、「文明人がかつてそこに定着していたことを指し示すもの」も、見つけることができなかったが、他方で、この島について次のような評価を下している。

ヌシ・ベの肥沃で美しい光景に触れずしてパッサンダヴァ〔対岸の深い入り江であるアンパシンダヴァ湾（Ampasindava）を指す〕の記述を終えることはできない。〔中略〕深い湾と入り江の連続で海岸線は変化に富み、それらのほとんどは一年を通して秀逸な停泊地を提供する。（Boteler 1835: Vol.2, 169）

幾つもの天然の入り江を有するヌシ・ベ島では、停泊の妨げとなる風もそれほど強くなく（Jehenne 1893: 10）、潮流の荒いモザンビーク海峡の入り口に位置するという立地とも相まって、この島は良港としての資質を持っていたといえる。そして、実際に、この寄港地としての資質が次に述べるフランスによる保護領化の要因にもなっていた。

3 1841年——ヌシ・ベ島保護領化への経緯にみえる 多様な政治的関係性

フランス復古王政は、1814年のパリ条約によってレユニオン島の所有をイギリスから認められ、そこをインド洋西海域に於ける軍事・通商の拠点としていた。しかしながら、この島の主要港であるサン・ドゥニ（Saint-Denis）は、外海に面しており、港としての利便性には優れていなかった。また、島の主要な産業であるサトウキビ栽培は、奴隷労働力によって担われており、アフリカ大陸からの労働力の確保を継続する必要もあった⁴⁾。これらの事情から、アフリカ大陸東部沿岸からレユニオン島までのあいだに、寄港地として、また、奴隷輸送の中継地としても用いる新たな拠点を、フランス側（特にその海軍）は求めていた。こうした事情を抱えるフランス海軍に自らの保護を求めてきたのが、当時、ヌシ・ベ島にいた女王ツィウメク（Tsiomeko）以下のサカラヴァの人々であった。メリナ王国の伸長に対して万事休していたサカラヴァの人々の申し出にフランス海軍が応諾することで、1841年3月5日、この島はフランスの保護領となった（CAOM

FM/SG/MAD/286/702/n.p. [Traité de cession à la France des îles de Nossi-Bé et Nossi-Cumba par la Reine Tsouméka]).

フランスによるマダガスカル植民支配の歴史的一幕としてヌシ・ベ島の保護領化に着目するのであれば、保護領化という出来事そのものに触れるだけで充分かもしれない。しかし、マダガスカルの文化的多様性をヌシ・ベ島に焦点を合わせて、その歴史的観点から読み解こうとする場合には、それだけでは不十分である。なぜならば、以下に述べるような、インド洋西海域を舞台とする多様な主体たちが織りなす複雑な政治的関係性の微妙な均衡が、この出来事を導いていたからである。

保護領化に至る経緯に関して、まず踏まえるべきは、17世紀末からはじまるブイナ(Boina)と呼ばれるサカラヴァ王国群の伸長である。19世紀初頭の段階で、それはヌシ・ベ島の対岸にまで拡大していた。これに対して、イメリナ高地を拠点とするラダマ I 世(Radama I)率いるメリナ王国の拡大が19世紀初頭以降、急速に進展していく。最終的にマダガスカル島全土に広がっていくこの拡張は⁵⁾、次第にブイナの領域をも侵食しだし、1838年、ブイナの一部がヌシ・ベ島に逃避行をする。この一団の長が、ツイウメクであった⁶⁾。

メリナ王国の拡大に対してツイウメクらが支援を求めたのが、当時、ザンジバル島に拠点を築きつつあったブー・サイード朝のスルターン、サイード・ビン・スルターン(Sa'īd b. Sulṭān)であった。英国国立文書館には、ツイウメクの使節としてザンジバル島を訪問した「ンヒーコ・ビン・ビトゥク(Nheeko b. Bytuk)」と「ブーバ・ビン・フンハナフ(Boobah b. Funhanah)」と名乗る人物らとサイードとの間で結ばれた約束の内容を伝える書簡が所蔵されている(NAUK FO54/4/60-61 [Of a treaty made by "Nheeko bin Bytuk" and "Boobah bin Funhanah" ambassadors for "Smeeko" Queen of the Sukalavas and His Highness Saeed Seyed bin Sultan - at Zanzibar 4th Shabani Suffer 1254. As we say we are the poor of god. Nhekoo bin Bytuk and Boobah bin Funhanah])). それによれば、ツイウメクは自らの領土のすべてをサイードに差し出し、かつ、サカラヴァ1人当たり1マリア・テレージア・ターレルを支払い、しかも、必要に応じて要塞を築く準備ができていること、さらには、自分たちから5パーセントの輸出入税を徴収する権利をサイードに与えることが記されている。しかし、サイードはこの申し出を受諾こそしたものの、わずかな兵力を派遣しただけで、実質的な効果をもたらすことなく、ツイウメクらの目論見は失敗に終わった⁷⁾。

このような結果をもたらした主な理由は、2つある。ひとつは、ブー・サイード朝自体の軍事力の限界である。1820年代後半にオマーンのマスカトからザンジバル島に拠点を移したサイードは、その後、アフリカ大陸東部沿岸での支配を確立するために、モンバサのマズルイ朝やラム群島のナブハニ朝などと繰り返し武力衝突を繰り返していた。こうした状況のもと、新たに戦線を拡張することはできなかった。

もうひとつは、サイードの報告に対してイギリスが返答を保留し続けたことにある。サイードがその治世を通してイギリスとの関係を深めていたことは、よく知られている (Reda Bhacker 1992: 54, 151-157)。そのイギリスにとって、1830年代後半の時期は、マダガスカル島を含むインド洋南西部の情勢に関して、以下に述べるような状況下、きわめて慎重な対応を取らざるを得ない時期であった。すなわち、マダガスカル島のメリナ王国では、親英的な立場を採っていたラダマ I 世が、イギリスによる植民地化をおそれて、その治世期の末期にそれまでの立場を転換し (Campbell 2005: 77-78)、その死後、1828年に即位したラナヴァルナ I 世 (Ranavalona I) もこの立場を踏襲する⁸⁾。この女王は、より一層強い反キリスト教政策を採り、それはメリナ王国とイギリスとの関係にも大きな影を落とした。たとえば、ラダマ I 世の治世期に結ばれたイギリスとメリナ王国との間の友好通商条約は実質的に破棄され、布教の禁止やヨーロッパ人の滞在の制限などの政策が実行された。ただし、ラナヴァルナ I 世が決して対外的な交流を一切断ち切ろうとしていなかった点には留意しなくてはならない。すなわち、たとえば、この女王は1836年に6人の使節らをロンドンとパリに送り、英仏との交易の再開を求めている (Ade Ajayi 1989: 426; Brown 1995: 154-155)。この使節派遣による成果はほとんどなかったものの、このように、イギリスとメリナ王国との関係は、ラダマ I 世統治末期以降の政策転換以降も完全に断絶したわけではなかった。また、イギリスにとっては、メリナ王国を巡って対立的な関係にあったフランスとも1814年のパリ条約によって、ようやくナポレオン戦争後の関係が定まりつつあり、特にモーリシャス島およびレユニオン島の領土問題も、この条約によって双方の間で解決をみたばかりであった。

こうした事情から、イギリスは、メリナ王国の対抗勢力であるブイナ王国群の残党であるツイウメクを擁護することはなく、また、フランスも食指を伸ばしているヌシ・ベ島の所有を主張するサイード・ビン・スルターンに与することもなかった。一方のサイードは、イギリスの支援なくして戦線をこれ以上拡張することができなかった。このように、フランスによるヌシ・ベ島の保護領化は、単純にマダガスカル内部の事情とフランスの事情とを突き合わせれば理解できるというものではない。むしろ、ヌシ・ベ島を取り巻く一連の錯綜する国際的な政治状況の微妙な均衡の上に、フランスによるこの島の保護領化という出来事が生じていたのである。

4 ヌシ・ベ島で絡まり合う多様な商業的關係性

ヌシ・ベ島の保護統治を開始したフランスは、軍事・交通・生産の拠点としてこの島の開発を進めていった。この問題については、注1で挙げた諸研究に詳しいので、ここでは詳細を言及しない。開発のほかに、この島が以下で述べるような多様な商業的關係性と結びついていく要因については、キャンベル (G. Campbell) の見解を紹介する。

すなわち、保護統治開始からほどない1845年に英仏海軍によって実行されたトゥアマシナ港攻撃の報復措置として行われたメリナ王朝領内の港湾からの外国人締め出しが、ヌシ・ベ島における商業の活性に大きな役割を果たしたと彼は考えている（Campbell 2005: 173）。また、彼によれば、1848年から翌年にかけてヌシ・ベ島で生じた奴隷制廃止に対するサカラヴァの反乱とそれに伴うマスケット銃と火薬の輸入禁止は一時的にこの島の商業活動を停滞させたものの、反乱の鎮静化後に当局がヌシ・ベ島を自由港にすると、再びこの島の商業活動は活況を呈するようになった（Campbell 2005: 173-174）。

ここで重要なのは、開発の結果として大規模栽培されるようになった砂糖などの商品作物が、同じく開発の結果として整備され、そのうえ自由港となったこの島から積み出されることで、欧米の市場と密接な関係を持ち始めるのはもちろんのこと、それと同時に並行的に、この島が欧米市場以外にも商業的關係性を構築するようになっていった事実である。図2は、エクサンプロヴァンスにある海外領土文書センター（CAOM）所蔵に収められた港湾記録に基づいて、ヌシ・ベ島エルヴィル港（Hell-Ville）に来港した船舶数を年代順に並べたグラフである。これを参照すると、たとえば、保護統治開始直後の1843年には79隻の入港に留まっているのに対して、その13年後の1856年には3倍強の265隻が入港していることがわかり、この島の寄港地としての重要性の飛躍的な高まりをよく理解することができる。

これらの船舶のなかには、マルセイユからやってきた船舶もあれば、スウェーデン船やノルウェー船、アメリカの捕鯨船も含まれている。それとともに、マジャンガやマインティラヌといったマダガスカル島西岸の、あるいは、ザンジバル島やボンベイといっ

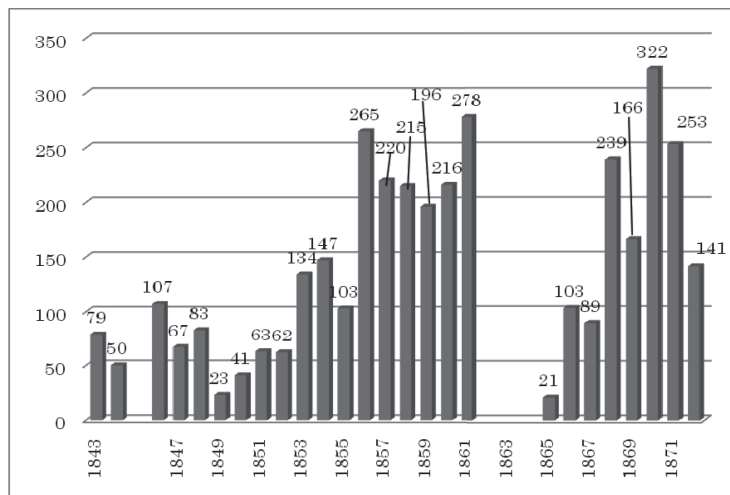


図2 ヌシ・ベ島エルヴィル港入港船舶数の推移（1843-1872年、対象船舶 3,683隻）

*ただし、1844, 49, 50-52, 54, 55, 65, 67, 70, 72にデータの欠損あり。また、1845, 62-64はデータが散逸している。

（出典：CAOM FM/SG/MAD/290/716, 717）

たインド洋西海域の諸港との往来をする現地船舶も多く含まれている点には注意を促したい。CAOM FM/SG/MAD/290/716, 717から抽出した1843年から1872年までのあいだにヌシ・ベ島に出入港した船舶の船籍をみると、記録のある2154隻のうち、「アラブ船」として記録されているのは、全体の約37.75パーセント、主としてマダガスカル島から来るメリナ船は同じく9.67パーセントにのぼる（図3）。なお、英領インド船は全体の1.86パーセントにしか達しないが、19世紀のインド洋西海域で中心的な活動を行ったインド系商人たちの出身地であるカッチ地方の船舶は、この地方が当時、イギリスの保護国に含まれていたからなのか、アラブ船として登録されている。資料には、これら以外のカテゴリーとして「フランス船」、「イギリス船」、「ポルトガル船」などがある。このうち、フランス船のなかには、ヌシ・ベ島や同時期に保護領化されたマオレ島（コモロ諸島マヨット島）の船舶をはじめとするフランス船籍証明書取得船舶が含まれる。また、「イギリス船」にも英領インド、ないしは周辺の保護国の船舶が含まれている。そして「ポルトガル船」は、ほぼモザンビークからの船舶に限定されている。こうした点を勘案すれば、ヌシ・ベ島の保護領化が、マルセイユをはじめとする喜望峰の向こうの諸港との商業的な関係性ばかりをこの島にもたらしていたのではないことは明白である。フランスによる保護領化を経ることによって、この島とインド洋西海域や、島の周辺あるいはマダガスカル島西岸の諸港との商業的な関係性も構築されていった。

こうした商業的な諸関係性は、別個にヌシ・ベ島の上に重層していたのではない。たとえば、ヌシ・ベ島とインド洋西海域の諸港とを結ぶ船舶は、一方でこの島から砂糖や鼈甲、森林資源や動物皮革などを運びだし、他方で労働力や牛、あるいはヌシ・ベ島がプランテーション栽培への特化によって自給できなくなった穀物や綿織物などをこの島にもたらした。こうして輸入された商品のなかには、ヌシ・ベ島近郊に再輸出されるものもあった。たとえば、1854年の輸出入統計によれば、インド産綿織物とアラビア産綿

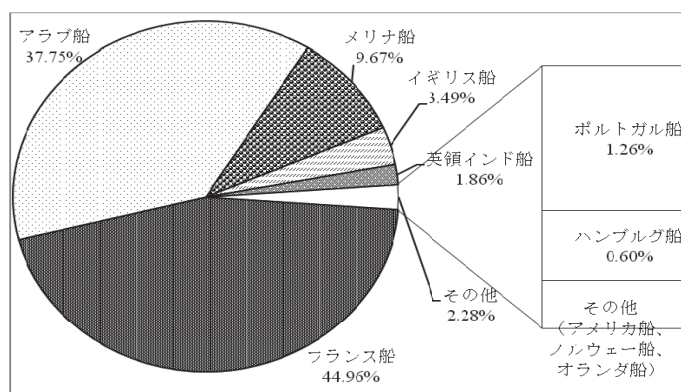


図3 ヌシ・ベ島エルヴィル港出入港船舶の船籍（1843-1872年、対象船舶 2,154隻）
（出典：CAOM FM/SG/MAD/290/716, 717）

織物の47.79パーセントが再輸出されている（CAOM FM/SG/MAD/288/-/n.p. [Commandant particulier de Nossi-Bé to Ministre de la Marine et des Colonies, s.l., 17 avril 1855]）⁹⁾。再輸出先には、ヌシ・ベ島近郊の地名やマインティラス、ムルンベといった地名を確認することができる（これらの地名については、図4を参照）。ヌシ・ベ島近郊の港やマダガスカル島西岸の港は、このようにインド洋西海域諸港から積み出された商品、あるいは喜望峰回りの船舶からの商品をヌシ・ベ島から獲得する一方で、コメなどの穀物、またヌシ・ベ島を経由してインド洋西海域諸港や欧米市場へと再輸出されることになる黒檀などの森林資源や動物皮革をこの島に提供した。

また、欧米の船舶だけが喜望峰回りの航路に関連する諸港とヌシ・ベ島を繋げ、アラブ船や英領インド船だけがインド洋西海域の諸港とこの島とを繋げるというような「棲み分け」はヌシ・ベ島の状況からは確認できない。たとえば、欧米船のほとんどは、最終目的地をボンベイやアデン、ザンジバル島といったインド洋西海域の諸港に定めていた。したがって、往路に寄港する場合は、それらの港にこの島からの積み出し品を輸送



図4 エルヴィル港出入港船舶に関連する地名

したし、復路に寄港すれば、それらの港からの貨物をこの島にもたらした。また、アラブ船や英領インド船、メリナ船は、喜望峰を回って航海をすることはほぼなかったものの、欧米船がもたらした貨物を再輸出する際の運び手にもなったし、欧米船の求める商品をこの島に集積する役割も担った。このように、一見、異なるように見える商業的関係性がヌシ・ベ島を結節点とすることで絡まり合っていたのである。こうした実態は、第2節で紹介した19世紀初頭までのこの島の状況とはきわめて対照的である。次節では、本節で言及した商業的関係性のなかでも、インド洋西海域諸港とのそれに着目し、より具体的に叙述する。

5 インド洋西海域世界との結びつき

「1 はじめに」で述べたように、従来のインド洋海域史研究では、19世紀をヨーロッパ諸勢力による領域的支配の伸長に伴うインド洋海域世界の崩壊期とみなしてきた。しかし、ここまで述べてきたような実態からは、単純にそうした理解に首肯することはできない。以下に引用する書簡は、より具体的に同時代のインド洋西海域に生きる人々の行動を伝えている。ザンジバル島のイギリス領事館が本国に送った書簡のなかには、「ナベリ・イブン・ヌヴェリ (Nabeli ibn Nuveli)」という人物から「シャイフ・ハミース・ビン・ウスマーン (Sheik Khamis b. Oozman)」という人物に宛てられた次のような書簡が記録されている。

前略

友よ、ヌシ・ベ島 (Noosbeh) に大王 [=フランス王] の軍勢がやってきて、駐屯している。(中略) 親しき友よ、もしお前がヌシ・ベ島にとどまることを選ぶならば、神がお喜びになるのならば、それはお前にとって都合の良いことになるだろう。なぜならば、フランス人は周辺の地域の事情を持っている人間が「身近に」いないのに対して、お前はそういうことについて精通しているからだ。(NAUK FO54/4/64-65)

この書簡が書かれたのは、1841年の3月10日、すなわち、フランスによるヌシ・ベ島の保護が宣言された直後である。このほかにも、欧米商人を相手に仲介業を営んでいたハルファー・ン・ビン・アリー (Khalfān b. 'Alī) というマジャンガの代表的な商人もヌシ・ベ島にその拠点を移動させてきたことが、文献から確認できる¹⁰⁾。こうした事例からは、インド洋西海域に生きる人々が極めて敏感にフランスによるヌシ・ベ島の保護領化を商業的好機として捉えて、迅速に行動していた実態をうかがい知ることができよう。

こうした事実を数量的に確認しようとすると、CAOM FM/SG/MAD/290/716, 717 から抽出した次の3種類のデータが利用できる。ひとつは入港船舶の艀装地である(図

5)。情報の記されている1148隻のうちの46.78パーセントがヌシ・ベ島を艀装地としており、この島の近郊の地名も艀装地として多く挙げられているが、ザンジバル島やボンベイ、マスカト、カッチ地方を艀装地とする船舶もみられる。

次に、同じ資料からエルヴィル港に入港する船舶がどこからやって来たのか、そして、そのあとどこへ向かうのかについて統計を取ると、図6、7のような結果が出た。図6が示しているように、多くの船舶がヌシ・ベ島の近郊の諸港からやって来ているが、ザンジバル島やマオレ島からの船舶も少なからずある。そして、図7が示すように、ヌシ・ベ島に寄港する船舶の約4分の1（23.92パーセント）が次の目的地としてザンジバル島

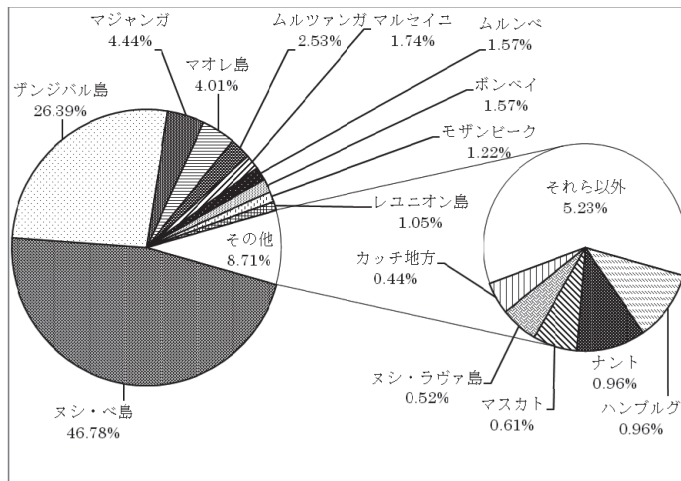


図5 ヌシ・ベ島エルヴィル港入港船舶の艀装地 (1843-1872年, 対象船舶数 1,148隻)
(出典: CAOM FM/SG/MAD/290/716, 717)

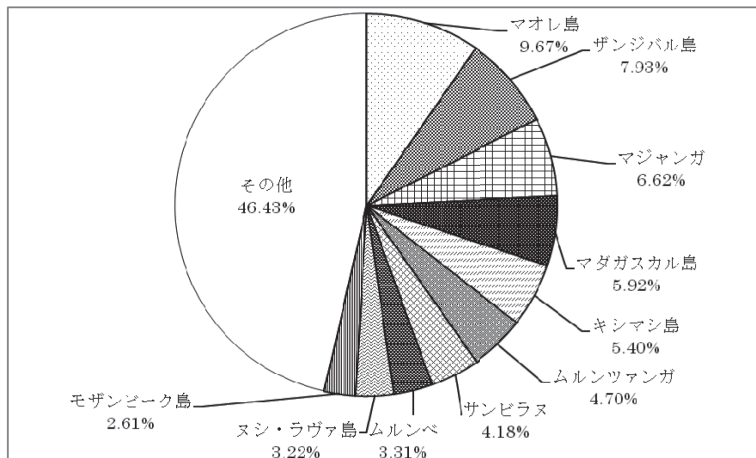


図6 ヌシ・ベ島エルヴィル港入港船舶の出発地 (1865-1872年, 対象船舶 1,148隻)
(出典: CAOM FM/SG/MAD/290/716, 717)

とマオレ島へ向かっている。もちろん、こうした船舶にはアラブ船やメリナ船、英領インド船に限らず、喜望峰を回ってやって来た欧米船も含まれている。このように、フランスによるヌシ・ベ島の保護領化、およびそれに伴う軍事・交通・生産の拠点化の進展は、ヌシ・ベ島近隣の島々をはじめとするマダガスカル島西岸の諸港や、欧米船の喜望峰回りの航路に関係する諸港とヌシ・ベ島とを結び付けるだけでなく、同時に、インド洋西海域の諸港とこの島とを結びつけてもいたのである。

こうした船舶の出入港は、インド洋西海域世界のリズムに乗じて行われていた。インド洋西海域では、季節風モンスーンに従って陸・海上の移動、そして生産活動が行われおり、たとえば、港町の人口も季節によって増減していた（鈴木 2010: 91-107）。したがって、たとえば、アフリカ大陸東岸の港では、北東モンスーン期の前半に船舶が集結し、南西モンスーンへと風が変わる前に船舶は出港した。ヌシ・ベ島でも類似の事実が確認される。図8は、この島に船舶がいつ入港するかを示したグラフである。ここからは、

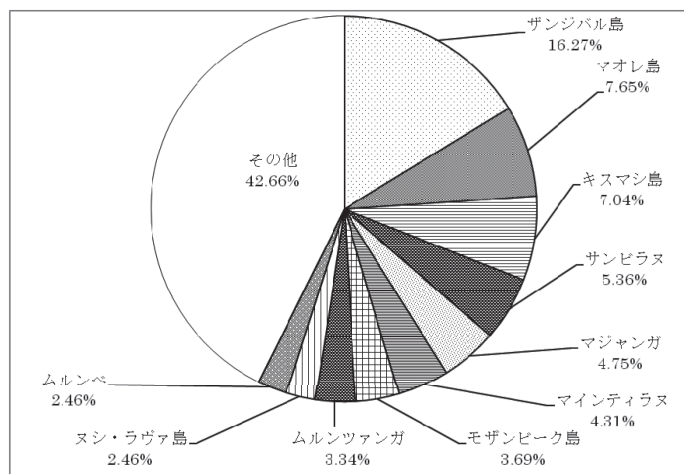


図7 ヌシ・ベ島エルヴィル港出港船舶の目的地（1865-1872年、対象船舶 1,337隻）
（出典：CAOM FM/SG/MAD/290/716, 717）

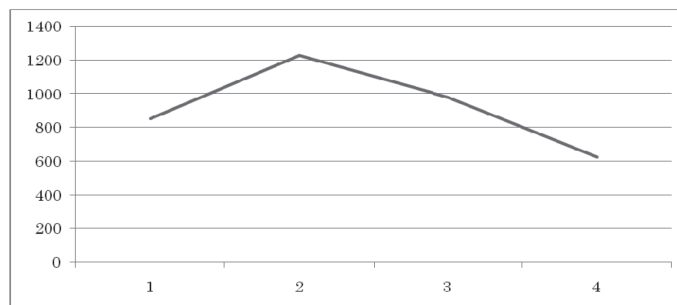


図8 ヌシ・ベ島エルヴィル港入港時期の推移（1843-1872、対象船舶 3,683隻）
（出典：CAOM FM/SG/MAD/290/716, 717）

この島では、北東モンスーンが終わり、南西モンスーンが吹きはじめる第2四半期にかけて入港船舶数が増加し、その後、南西モンスーンが吹きやむ第4四半期に向けて入港船舶数が減少していく傾向を理解することができる。ザンジバル島やアフリカの角地域のバルバラでは、北東モンスーンの初期から船舶が集結していく様子が確認されているのに対して、季節風モンスーンの到達範囲の最南端域にかかるヌシ・ベ島では、それらの港よりも遅い時期に船舶が集結している。このことは、1850年代後半にこの島を訪問したレオン博士が次のように観察している。

南西からのモンスーンがやって来る前の、つまり冬が終わるころ、私はたくさんのダウがザンジバル、アデン、マスカトやしばしばボンベイからもやって来るのを目の当たりにした。(中略) それは大きな売買が行われ、そして、踊りを携えた歓待の季節なのだ¹¹⁾。

こうした現象のみに留まらず、サトウキビなどのプランテーション栽培に伴って増加する食糧需要に対して、インド洋西海域諸港からの船舶は穀物や食用牛をもたらし、また、インド洋西海域でコレラが席卷すれば、その波は1858年をはじめ、幾度もこの島にも襲いかかった¹²⁾。

ヌシ・ベ島に於ける商業中心地は、フランス側にとつての拠点港であり、船舶の管理が行われていたエルヴィルの東、現在はマルドゥカ (Marodoka) と呼ばれる港であった。この港は幾つもの呼び名を持っており、1845年にヌシ・ベ島を訪れたアメリカ、セイラムの商船ラ・プラタ号 (*La Prata*) の乗組員であるシュローダー (W. Schloder) の日誌に描かれた地図では、この港は「バナスーン (Banasoon)」と記されているし¹³⁾、「アンバヌル (Ambanourou)」としても知られている。また、同時代記録のなかには、「アラブ人町 (Arab town)」と記すものも見られる¹⁴⁾。このマルドゥカに関する同時代文献からは、この町ではスワヒリ語が広く用いられていたことを窺わせる記述を拾い上げることができる (Bennett and Brooks eds. 1965: 421, 423 [A visit to eastern Africa, 1849])¹⁵⁾。

筆者が2008年1月に当地を訪れた際には、マルドゥカは、港としての機能をほぼ失っていた。昼下がりに訪れた筆者の眼前には、引き潮で干上がった湾に1艘のアウトリガー・カヌーがうち棄てられ、朽ちかけた1隻のダウ船が横たわっているだけであった。

現在は小さな村となっているマルドゥカには、いまま村の住民たちによって利用されているモスクのほかに、基礎とミンバル (説教壇)、壁面の一部しか残っていないモスク、かつての邸宅と思しき一棟の廃墟が残されており、さらには、村の北東の斜面には無数の墓が散在している。墓のなかにはアラビア文字の刻文が施されているものもあるが、状態が悪く、解読するのはきわめて難しい。邸宅と思しき廃墟は、現在、確認できる限りで3階建てであり、垂木にはマングローブ材が、壁にはサンゴブロックが用いら

れている。こうした建築材料は、インド洋西海域世界の各地で広く用いられてきたものである。

また、興味深いのは、このマルドゥカには、現在でもスワヒリ語を喋る老人が数人住んでいることである。彼らは自らの祖先をモザンビークやケニアから連れてこられた奴隷だと認識して、スワヒリ語を流ちょうに操る。実際に、ギユウニエが1981年にこのマルドゥカで採録した民話は、スワヒリ語で語られている（Gueunier 2004: 134-145）。この村に現在も住む複数の老人に聞くところによれば、20～30年前には、もっと多くの人がこの村に住んでおり、日常的にスワヒリ語が用いられていたのだという。ただし、老人たちが語るところによれば、彼らの息子や孫の世代はスワヒリ語を喋ることを嫌っているために、自分たちがスワヒリ語を話す最後の世代になるだろうとのことであった。

6 まとめ

本章では、マダガスカルの文化的多様性を歴史的観点から考察する試みとして、ヌシ・ベ島を取り上げて、特にフランスによるこの島の保護領化に至る経緯とその後の展開とに着目して考察を行った。ここで取り上げた保護領化という一事実は、すでに従来の研究の文脈でも語られてきたのであり、新たな発見では決していない。しかし、その経過を改めてたどり直すことは、この小島の保護領化という出来事が、マダガスカル内部とフランスとのあいだの関係だけによって生み出されたのではなく、同時代のインド洋西海域世界に於ける多様な主体の複雑な政治的関係の微妙な均衡のうえに成り立っていたことを再確認させるのである。

そうした微妙な政治的な諸関係のうえに生じた保護領化を契機として、ヌシ・ベ島は複数の商業的關係性を広い地理的範囲において構築していった。そうした諸関係性は、互いに排他的にヌシ・ベ島の上に重層していたのではない。そうではなく、それらがヌシ・ベ島を結節点にして絡まり合い、相互に関連しあっていた。また、そうした結節点としてのヌシ・ベ島では、現在に於いても東アフリカ沿岸部で広く用いられるスワヒリ語の話者が数十年前までは多く在住していたことも確認された。

本章で確認したものと類似の商業的關係性の絡まり合いは、おそらくタマタヴ（トゥアマシナ）などの東海岸の港町に於いても確認することができるだろう。ただし、その場合は、ザンジバル島やボンベイではなく、むしろ、本章では登場頻度の少なかったレユニオン島やモーリシャス島やマダガスカル島東海岸諸港がより重要になって来るものと推測される。「文明の十字路」とも呼ばれるマダガスカルの東西海岸の港町の歴史的経緯を比較し、それぞれに見られる諸関係性の絡まり合いの相違を検討することは、マダガスカルの文化的多様性をより広い空間軸・時間軸に位置づけるうえで重要な作業であると考えられる。東海岸諸港に関する事例考察は、稿を改めて論じることとする。

注

- 1) (Decary 1960) はフランスによる同島の植民地化を取り扱っており、また、(Monnier 2006) は近年にいたるまで同島の最重要産業であったサトウキビ・プランテーションに焦点を当て、1848年の奴隷制廃止後に導入された契約労働者制に関する議論を展開している。
- 2) 従来のインド洋海域史における19世紀の位置づけに関しては、(鈴木 2007: 1-3) を参照せよ。
- 3) (Owen 1833: Vol. 2, 137) は同一箇所を引用。
- 4) レユニオン島では1848年に奴隷解放が行われ、それ以降、契約労働制が導入され、多くの中国系、インド系の人々が移入された (Ho 2004: 69-100; Wong-Hee-Kam 1996)。しかし、一方で、奴隷解放後もしばらくは、従来どおり、アフリカ大陸東部沿岸やポルトガル領モザンビーク、マダガスカル島から一定量の労働力が供給されていたことも広く知られている (Lovejoy 2000: 227)。たとえば、1848年から1859年のあいだに、年平均7500人の年季奉公労働者をマダガスカル島およびその周辺から受け入れており (Campbell 2005, 215-216)、他方、年平均3089人のアフリカ系の労働者がこの島に降り立っている (Ho 2004: 89-90, tableau 9 より筆者が計算)。
- 5) たとえば、(Brown, M 1995: 111-132; Deschamps 1965: 153-161) を参照せよ。
- 6) ツィウメクラの逃避行については、(Verin 1986: 363-364) を参照せよ。
- 7) たとえば、(Brown, M 1978: 177; Sharp 2002: 45) を参照せよ。
- 8) (Deschamps 1965: 153, 164-165) らに代表される従来の見解では、ラダマ I 世とラナヴァルナ I 世について、前者を親欧的で開放的な君主、後者を禁教政策などによってマダガスカルを一種の鎖国状態に導いた対外的に閉鎖的な暴君として、両者を対極的に捉えてきた。しかし、1970年代以降、こうした見解は、再考されだし、むしろ、ここで述べたように、ラダマ I 世の治世末期には、ラダマ I 世自身が欧米諸国の影響のマダガスカルへの浸透を食い止めようとしていたことが指摘されるようになった。そして、ラナヴァルナ I 世の治世は、これに連続するものであるという見方が確立されつつある。たとえば、2000年代以降ではマダガスカル史に関するもっとも大部な研究を著したキャンベルも、こうした近年の見解を支持している (Campbell 2005: 59-60)。
- 9) 1830年代にザンジバル島を訪問したハート (H. Hart) はマスカトから運ばれる布地がザンジバル島でターバンに用いられていることを明記している (QWWT WS/H/1/43-44 [Hart to Gore, His Majesty's Ship *Imogene* at sea, 10 February 1834])。しかし、ここでのアラビア産綿織物は、おそらく、円筒形に縫製され、刺繍が施されたムサル (muşar アラビア語) やコフィア (kofia スワヒリ語) と呼ばれる帽子、あるいは女性用の外套であるアバーア ('abā'ah アラビア語) など、オマーンのマスカトやその近郊のムトラなどで製造された縫製品を中心としていると考えられる。19世紀にはマスカトやムトラで縫製業が発達していたことが確認されており、既に18世紀の段階でアフリカ大陸東部方面へも輸出されていたことが (Reda Bhacker 1992: 133-135) によって指摘されている。なお、これらの土地で加工に供される原綿は、マスカトやムトラとオマーン湾・ペルシア湾を挟んだ対岸のバンダレ・アッパースやバンダレ・ブー・シェフル、あるいはインド北西部のカッチ地方の港から運ばれていた (CAOM FM/SG/OIND/2/10(1)/n.p. [Documents sur le commerce extérieur, août 1845])。
- 10) Bennett and Brooks eds. 1965: 391 [McFarland to Shepard, Zanzibar, 15 September 1848], 417 [A visit to eastern Africa, 1849]。また、この人物については、(Bennett and Brooks

(eds.) 1965: 391, n.111) も参照せよ。

11) (Verin 1986: 367) に収録の (Léon 1897) からの引用。

12) たとえば, (Campbell 2005: 175-176; Lawson 1893: 88) を参照せよ。

13) PPEM LOG1847W3/n.p. また, (Bennett and Brooks eds. 1965: 419, 420, 424 [A visit to eastern Africa, 1849]) も “Banasoon” という地名を記している。

14) CAOM/FM/SG/MAD/240/530/n.p. [Commandant la division navale des côte orientales d’Afrique to Etat general, 6 septembre 1873]; Bennett and Brooks eds. 1965: 419 [A visit to eastern Africa, 1849]

15) マルドウカに関する詳細なまとめは, (Verin 1986: 364-370) を参照せよ。

文書館略号

CAOM: Centre des Archives d’Outre-Mer, Aix-en-Provence, France

NAUK: National Archives, Kew, U.K.

PPEM: Philips Library, Peabody-Essex Museum, Salem, MA, U.S.A.

QWWT: Qism al-Wathā’iq, Wizāra al-Turāth wa al-Thaqāfa, al-Khuwayr, Salṭana al-‘Umān

文 献

Ade Ajayi, J. F.

1989 *African in the Nineteenth Century until 1880*. Paris: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organizations.

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

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

Boteler, T.

1835 *Narrative of a Voyage of Discovery to Africa and Arabia: performed in His Majesty's Ships Leven and Barracouta from 1821 to 1826*, 2vols. London: Richard Bentley.

Brown, M.

1978 *Madagascar Rediscovered: A History from Early Times to Independence*. London: Damien Tunnacliffe.

1995 *A History of Madagascar*. Princeton: Markus Wiener.

Campbell, G.

2005 *An Economic History of Imperial Madagascar, 1750-1895: The Rise and Fall of an Island Empire*. Cambridge: Cambridge University Press.

Decary, R.

1960 *L'île Nosy Bé de Madagascar: hitoire d'une colonisation*. Paris: Maritimes et d'outre-mer.

- Deschamps, H.
1965 *Histoire de Madagascar*. Paris: Berger-Levrault (初版は1960年).
- Dewar, R. E. and H. T. Wright
1993 The Culture History of Madagascar. *Journal of World Prehistory* 7(4): 417-466.
- Gueunier, N. J.
2004 *Contes de la côte ouest de Madagascar*. Antananarivo and Paris: Ambozontany and Karthala.
- Ho, Hai Quang
2004 *Histoire économique de l'île de la Réunion (1849-1881): Engagisme, croissance et crise*. Paris and Saint-Denis: L'Harmattan and Université de la Réunion.
- Jehenne, A-C.
1893 *Renseignements nautiques par Nossi-Bé, Nossi-Mitsiou, Bavatoubé, etc. etc (côte N. O. de Madagascar)*. Paris: Imprimerie Royale.
- Jenson, J. R. (ed.)
1973 *Journal and Letter Book of Nicholas Buckeridge 1651-1654*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Lawson, R.
1893 On the Manifestation of Cholera in Ships at Sea, and their Connections with Outbreaks on Land. *Transactions of the Epidemiological Society* 11: 81-107.
- Léon, Dr.
1897 Nossi-Bé. *Bulletin de la société géographie commerciale de Bordeaux* 13: 396-400, 14: 411-420.
- Lovejoy, P.
2000 *Transformations in Slavery: A History of Slavery in Africa*, Second Edition. Cambridge: Cambridge University Press.
- Monnier, J-E.
2006 *Esclaves de la canne à sucre: engagés et planteurs à Nossi-Bé, Madagascar 1850-1880*. Paris: L'Harmattan.
- Owen, W. F. W.
1833 *Narrative of Voyages to Explore the Shores of Africa, Arabia, and Madagascar; performed in H. M. Ships Leven and Barracouta, under the Direction of Captain W. F. W. Owen, R. N. by command of the Lords Commissioners of the Admiralty*, 2vols. London: Richard Bentley.
- Reda Bhacker, M.
1992 *Trade and Empire in Muscat and Zanzibar: Roots of British Domination*. London and New York: Routledge.
- Sharp, L. S.
2002 *The Sacrificed Generation: Youth, History, and the Colonized Mind in Madagascar*. Barkley: University of California Press.
- 鈴木英明
2007 「インド洋西海域と『近代』—— 奴隷の流通を事例にして」『史学雑誌』116(7): 1-33.
2010 「19世紀インド洋西海域世界と『近代』—— 奴隷交易に携わる人々の変容」東京大学博

士論文。

Verin, P.

1986 *The History of Civilisation in North Madagascar*. Rotterdam and Boston: A. A. Balkema.

Wong-Hee-Kam, E.

1996 *La diaspora chinoise aux Mascareignes: le cas de la Réunion*. Paris and Saint-Denis: L'Harmattan and Université de la Réunion.