

第二編 ケニア建国でのインド人の軌跡

私は、かつてインドに住んだことがあります。インドといっても首都ニューデリーと嘗ての首都カルカッタです。ケニアに住むようになって感じたことは、ケニアとインドとの繋がりが思ったよりも濃いということです。それを感じたのは、ナイロビ博物館に生徒たちを連れて行く準備で博物館を見にいった時です。『インドの父』と尊崇されるマハトマ ガンジー (Mahatma Gandhi) 翁の胸像があり、モンバサーナイロビーキスムの鉄道建設で働いたインド人労働者の記録が展示されていたからです。ケニア建国でのインド人の軌跡を以下辿ってみました。

インドとケニアに、大英帝国 (The British Empire) の植民地として共通項があるとしたら、ナイロビ (Nairobi) がニューデリー (New Delhi) であり、モンバサ (Mombasa) がカルカッタ (Calcutta) という位置付けがぴったりだと思う。カルカッタについて述べると、初めて文献に出てくるのは1600年頃で、その頃ガンジス河の巨大な三角州にあった小さな漁村であつたらしい。このカルカッタが大発展を遂げるのは、1690年にイギリスの東インド会社の本拠地となってからだ。特に1757年、東インド会社の書記官クライブがインド人傭兵を組織して、ムガル帝国の正規軍とカルカッタからそれ程遠くないプラッシーで戦い、これを破った史実は、世界史の中でも痛快な話だ。大英帝国そのものの力ではなく、言えば一民間会社ともいえる東インド会社が、衰退しきったムガル帝国の実質的統治権者として、所謂英領インド (現在のインド、パキスタン、ネパール、バングラデッシュ、モルジブ、スリランカ、ブータン) を支配することになったし、カルカッタは東インド会社の本拠地として、インドの中心都市となるのだ。その後1857-58のセポイの反乱で、その統治権を大英帝国に移管するまでの約100年間はこの民間企業が、英領インドを支配した。英領インド帝国は1947年の独立まで継続するが、カルカッタは、1911年に首都をデリーに移されるまで、政治経済の中心であった。現在は1200万人のインド第二の大都市であり、東洋への門として日本を始めアジア諸国との交流の窓口だ。地元のベンガル人をはじめ、東ベンガル (バングラデッシュ) からの難民、パンジャーブ人、ビハール人、マルワリ商人、中国人、欧米人、アジア人などあらゆる出身と階層の人々の混沌とした熱気で常に包まれている街だ。

この東インド会社の成功の経験をもやってみようとした人がマキノン (Sir William Mackinnon) で、彼は1876年に東インド会社を手本として、ザンジバルのスルタンより借地権をえて内陸部の統治と開発にあたる会社 (東アフリカ会社) の設立を計画したらしい。当時イギリスはインドと南アフリカを植民地化しており、イギリス海軍がインド洋を押さえ、東アフリカ沿岸地域において、強い政治力を持っていた。しかし、そ

の政治力の行使は、通商の拡大とキリスト教伝道に限られ、それ故にアフリカからの奴隷貿易とは相容れないものがあった。東アフリカでは、ザンジバルのスルタンの政権が奴隷貿易を容認していたが、1873年に、イギリスの圧力で海上での奴隷貿易の禁止令を公布している。因みにアメリカのリンカーン大統領が南北戦争に勝利し、奴隷解放宣言を公布したのは、1865年である。その後1872年に先に述べたマキノンがインドからザンジバルへの航路を開設し、沿岸部よりニアサ湖とビクトリア湖への2大道路の建設を計画した。ここにドイツ人ペーターズ達が登場し、1885年に東アフリカ内陸部の12人の首長と条約を結び、それを根拠に、東アフリカ地域を保護領と宣言するなどのペテン師的な動きがあり、またそれが国際的に立派に通用して、ドイツは東アフリカに地盤を築くことになるが、この話の喜劇的側面は、12人の首長が条約の意味も理解せずにいたことと、1886年に英独が勝手に東アフリカの勢力境界線を線引きしてしまい、それが現在のケニアやタンザニア、ウガンダなどの国境になっていることだ。ともかくも、後発のドイツに遅れて、1888年に英領東アフリカ会社が設立され、東アフリカの統治が開始された。

ここでまたケニアとインドの繋がりに話を戻す。1895年ウガンダ鉄道建設が開始され、1899年にサバンナを流れるナイロビ川の沿岸に工事用キャンプを建設したのがナイロビの誕生で、全線のほぼ中間に当たるため鉄道本社所在地として作られた。後にホワイト＝ハイランドと定められた地域の入り口ともいうべき位置にもあった。1905年、東アフリカ保護領の首都をモンバサよりナイロビに移し、都市計画に基づいた新しい町を建設し始めた。その後のナイロビの発展と人口の増加は目覚しかった。因みに1911年17000人が、1960年には26万人となっている。構成メンバーは、白人、インド人、アフリカ人である。英領インド帝国政府は、1911年にカルカッタからムガル帝国繁栄の地デリーの南部に新しくニューデリーを建設し、新首都を移転する事を定めたのだから、ナイロビの歴史に符合する。

さてナイロビの誕生の原因となったウガンダ鉄道建設でのインド人年期契約労働者 (Indian Indentured Labour) について言及しなければならない。

1807-1873年にかけての奴隷制度の暫時廃止の結果、綿花、タバコ、砂糖、その他のプランテーションでも安価で、かつ制御可能な労働力が必要となっていた。この労働力は、自主的な契約 (Voluntary Contract of Services) を基本としており、そのとき雇い主 (Employer) となったのが “Commercial House of Calcutta (British)” とその労働力輸入計画 (the Private Labour Importation Scheme) の協力者たちであった。1834年には、最初の年期契約労働者がインド東部ビハール州からマダガスカル (Madagascar) に出ている記録が残っている。1890年には年期契約労働者の出身地はイ

インド西部パンジャブ (Punjab)やパキスタンに近いシンド (Sind) になっている。

契約に縛られた年期契約労働者の条件は過酷であった。例えば、期間は3年間。報酬は契約時固定。労働時間は一日16時間で週7日間。宿舎は夫婦でも男女別棟。休労した場合は各一日につき1.5日分の賃金カットなど。しかし奴隷制度に比べれば格段に近代的な労働契約がなされた事がわかる。欧州の産業革命の時代の労働条件に近いものであったのではないだろうか。このようなインド人年期契約労働者が、ウガンダ鉄道の建設に大量に注ぎ込まれた。

彼らは、給金を故郷インドにいる家族に送金したらしく、モンバサの郵便局はそのためにいつも忙殺されていたという記録が残っている。1917年まで、年期契約労働者は少しずつ減っていき、1926年までにはほぼ終了しているが、1896年から1903年間のインド人鉄道建設労働者は、延べ31983人で、その間、帰国者延べ16312人、傷病者数6454人、死亡者数2493人という記録がある。死亡原因には病気や事故のほか、人食いライオンの被害によるケースもあったようだ。鉄道建設完成後、相当数のインド人が帰国したと思われるが、やはり相当数のインド人がそのまま東アフリカに定住したとも考えられる。同時にインド西部出身の商人たちがアフリカの内陸へと進出して行ったらしい。彼らはモンバサとキスム間に商業の拠点を作り、更にウガンダに進出したらしい。この辺はインド人の逞しさから見れば容易に想像できる。1898年に鉄道がナイロビといわれるサバンナの土地に至ったときは、ここには何もなかったらしい。鉄道建設とナイロビやナクルやキスムそして沿線の町を作ったのはインド人石工、石磨き、大工、職人、そして建築労働者たちだった。鉄道それ自体の運行もインド人の運転手、監督、駅長、線路工夫、電信士、機械工、修理工、装飾工などの技能をもった労働者の手がなければならなかった。鉄道だけではない。新しい町ナイロビなどは、企業も進出してくることになるし、人口も増える。インド人移民は、事務員、帳簿付け、会計、医療関係、そして教師になっていったらしい。

インド人移民は、商人として、あるいは、職人や技術者、政府の中級職員として、植民地体制の確立と共に急速に増えて行ったらしい。この傾向は、東アフリカ全体に見られた。しかし、彼らに対する植民地政府の待遇は、白人に比較して大変見劣りのするものであったため、インド人は団結して政治的な運動（土地譲渡の不平等などを訴える）を起こすようになった。インド人の代表として、モンバサの商人ジーバンジー (A.M.Jeevanjee) は、初代の政府指名の議員となったし、デサイ (M.A.Desai)、シン (Makhan Singh)、ピント (Pio Pinto)、マルンビ (Joseph Marumbi) が活躍している。特にデサイは、1915年に法律事務員としてケニアに移住し、ナイロビのインド人協会の指導者となり、1927年に死去するまで、ケニアの『インド人問題』をイギリス帝国の重要問題にまで発展

させた。彼は、ケニア、ウガンダ、タンガニーカ、ザンジバルのインド人代表と共に『東アフリカ＝インド国民会議』を復活し、インド本国の国民会議（コングレス）の支部を目指した。そこには明らかにインド本国での民族運動の高揚を意識した動きがあった。また彼はアフリカ人の民族運動を積極的に助け、協調を保とうとしたらしい。1936年マハンシンによる『東アフリカ労働組合総同盟』結成と、39年のモンバサ港湾労働者ストライキの指導などは、欧州入植者勢力に対する強力な歯止めとなり、南部アフリカにみられた白人自治国家の成立を防ぎ、アフリカ人の民族主義が目覚めつつも厳しく弾圧されていた時期に、自立への橋渡しを歴史的に担った形である。

インドとケニアの関係は、第二次世界大戦を終えて、インドが1947年に大英帝国からの独立を達成し、その高揚した民族主義的雰囲気を感じながら帰国したアフリカの復員兵を中心に、ケニアにおいても独立運動が展開され、1963年初代大統領ジョモ ケニヤッタを首班として独立を達成した事に示される。

初頭に戻ろう。私はインドからケニアに赴任してきましたが、その選択は決して不自然な選択ではなく寧ろ自然な選択だったかもしれません。私が扱っていた商品のひとつに鉄鉱石がありました。インドは有数の鉄鉱石の産地です。ゴアに何度か出張しました。そこはポルトガル領であったためにキリスト教徒が多く、日本にキリスト教を布教したイエズス会のフランシスコ＝ザビエルのミイラがありました。またヴァスコ＝ダ＝ガマの岬という地名がマンドビ川の河口付近にあり、ゴアの海を見下ろしていました。ヴァスコ＝ダ＝ガマが海路インドに到達したのが1498年で、ポルトガルがゴアを占領したのは、1510年の事です。イギリスの東インド会社設立が1600年だから、ポルトガルのほうがインドに到達したのはよほど早かったことになります。ガマはアフリカの西岸を辿りながら喜望峰をまわり東岸を辿ってインド洋に入っています。ソファール、モンバサに至って、そこでアラビア人かインド人の水先案内人を雇って、ゴアにむかったようです。これが西洋中心の世界史では『インド航路発見』と呼ばれた大事件なのですが、ガマを案内したアラビア人かインド人の水先案内人にとっては『発見』でもなんでもなかったに違いありません。航路は昔からあったのです。インド洋の貿易風(Trade Winds)またはモンスーン(Monsoon)といわれる風が、赤道の北と南、緯度5度と25度の間のベルトを定期的に通過しています。貿易風はもっともはっきりした地球のシステムであり大昔からあったのです。記録によると、既にBC3000年頃、海路でインダス峡谷からメソポタミアとエジプトに至ったインド産チーク材(Teak)が発見されているとのこと。これはインダス文明の主役ドラビダ人(Dravidians)とその後のアーリア人の功績であると記しています。つまり、インドとアフリカの結びつきは、既に物流を伴いながら、古代世界から継続していたということであり、貿易風が、それを可能にしていたということでしょう。特に産業革命時代の1769年、ワットによる蒸気機関が発明されるまで、風による帆船が海上航行

の主な手段でした。5月から10月までは西南の風、12月から2月までは北西の風が吹き、その風に乗ってインド洋を渡ることはむしろ容易だったにちがいません。モンバサ港（古い港の方）には、現在でも漁に使われていますが、ダウ（Dhow）と呼ばれる帆船が1920年代まで、何百艘とアラビアやインドに戻る風を待っていたという記録があります。

『インドと東アフリカを結ぶ貿易風』、『インド人労働者によって築かれたウガンダ鉄道とナイロビやキスムの誕生』、『インド人の定住と白人専横に対する政治的抑止力』、『インド本国の独立の波がケニアに伝播』、『インド人・ケニアの経済力の要に成長』など、インド人は、確かにケニア原住民人やイギリス人を先頭とする欧米人と共にケニアにとってなくてはならない構成メンバーです。

私は、インド人が果たしてきたケニア建国にいたる歴史的役割や彼らが払った多くの犠牲、ケニアの経済成長に与えてきた影響力やパワーを、正しく評価しておくこともまた、国際交流の前提だろうと思っています。

《参考文献》

- ①『アフリカ現代史Ⅱ』 吉田 昌夫 著 山川出版社
- ②『東アフリカ歴史紀行（ナイル川とインド洋の間に）』高橋 英彦 著 NHKブックス
- ③100問100答『世界の歴史2 中東・アフリカ』歴史教育者協議会編 河出書房新社
- ④詳説世界史 江上波夫 他 山川出版社
- ⑤詳説日本史 石井進 他 山川出版社
- ⑥”Pictures of old Mombasa ” by Judy Adrick (Kenya Past & Present ,32 by The National Museum of Kenya)
- ⑦”The Asian African Heritage –Identity and History” issued by The National Museum of Kenya/ The Asian African Heritage Trust