

コンゴのキャッサバ流通

—生産地から卸売市場まで—

たけ うち しん いち
武 内 進 一

はじめに

- I コンゴにおけるキャッサバ
 - II 調査方法
 - III 市場流通量の把握
 - IV 市場と生産地
- 結 語

はじめに

アフリカ諸国では近年、都市人口の急速な拡大が市場向け農産物生産を活性化させ、農村から都市向けに出荷される農産物を核として都市農村間の商品流通が著しく増大するという現象が観察されている。出荷される農産物の中では主食作物（あるいはその加工品）がしばしば中心的な位置を占め、主食作物商品化の進展は都市農村を含めた経済社会の総体的変容の重要な要因となっている。こうした状況において流通過程の分析は、主食作物の商品化がどの程度の規模で、どの地域を中心として進行し、誰がどのような形で商品を媒介として都市と農村とを結びつけているのか、といった商品経済化の進展をめぐる基本的な問いに答えることになる^(注1)。

本稿で分析の対象とするコンゴにおいても、主食であるキャッサバの商品化は著しい。急速な都市人口拡大を経験したコンゴでは、都市化率は1988年段階ですでに5割を超えてアフリカ諸国では最も高い水準にあり、特に首都ブラザ

ヴィル(Brazzaville)には総人口の3割以上が集中して主食への強い需要を作り出している^(注2)。また、農村部ではコーヒー、ココアなどの輸向け換金作物はほとんど生産されず、食糧作物とりわけキャッサバが現金稼得源として持つ意味は大きい^(注3)。さらに都市住民の食料の中で、パンや米は言うに及ばず、食肉や水産物の過半そして野菜の一部までが輸入品であるのに対して、主食のキャッサバはそのほとんどが国内農村部で生産されている。このようにコンゴにおいては、農村から都市に向かう商品流通の中で主食キャッサバの比重がきわめて高く、都市農村間の経済関係を考察する上でその分析が重要な意義を有するのである。

しかしながら、これまでコンゴのキャッサバ流通に関する分析はほとんど行なわれてこなかった^(注4)。わずかな先行研究も主として鉄道による商品流通の調査に基づくものであって、量的に最も重要であるトラックを利用した流通についての本格的な調査はなされていない。このため食糧問題に関するごく基本的な情報すら十分な精度をもって論じられてこなかった。

本稿は、筆者がブラザヴィル滞在中約1年間にわたって実施した調査に基づいて、キャッサバ流通の実態を明らかにし、先に述べた基本的な問いに答えようとするものである。以下では、予備的知識としてまず第I節でコンゴにおける

キャッサバの生産から消費に至る流れとその重要性について概説し、第II節で筆者が実施した調査の方法を説明したうえで、第III節以降キャッサバ流通の実態解明を試みる。第III節では市場規模など流通の量的側面を扱い、第IV節では出荷地を明示した後に、流通業者を介した生産地と都市の市場との関係について考察する。

(注1) 近年のアフリカ研究においては、食糧流通構造の通時的分析を中心として地域社会史を再構成しようという試みがなされているが、これは筆者の問題意識とも通底するものである。こうした研究成果の代表としては、Jane I. Guyer ed., *Feeding African Cities: Studies in Regional Social History* (London: Manchester University Press, 1987)がある。また、フランスの農業経済学では、流通を中心として生産から消費に至る商品の流れを分析するという研究手法が最近盛んになっている。アフリカの食糧流通をめぐる近年の研究動向については、武内進「都市向け食糧供給とインフォーマルセクター——仏語圏アフリカ諸国を中心に——」(池野旬編「アフリカ諸国におけるインフォーマルセクター——その研究動向——」アジア経済研究所 調査研究報告書 地域研究部 1995-No. 4 1996年3月) 95~115ページ、が若干の整理と紹介を行なっている。

(注2) 1988年の統計によれば、コンゴの総人口は211万6289人。そのうち都市部(Communes)には111万6060人、ブラザヴィルには65万9835人が居住している(Ministère du Plan et de l'Economie, Centre National de la Statistique et des Etudes Economiques, *Annuaire statistique 1988* (Brazzaville: 出版年不明), p. 7)。

(注3) 1988年におけるコンゴのコーヒー生産量は1830^ト、ココアは1611^トとわずかであり、生産地はサンガ州やリクアラ州など遠隔地が多い(*ibid.*, pp. 45, 47)。

(注4) コンゴのキャッサバ流通に関する先行研究はわずかなものにすぎず、Alain Auger, *Le ravitaillement vivrier traditionnel de la population africaine de Brazzaville* (Brazzaville: ORSTOM, 1970)/Ali Gaye, *Le ravitaillement vivrier de Brazzaville: Etude géographique des filières* (Brazzaville: AGRICONGO, 1992)/Michel Moumbele, *Marchés et organisation du commerce: Identification des marchés* (Brazzavi-

lle: AGRICONGO, 1991)/idem, 'La commercialisation du manioc (goudi-yaka, mougouélé, fabriqué, cossette et manioc roui) à Brazzaville', rapport présenté pour *Deuxième Journées de Biosciences* (Brazzaville: 1992) などの中で部分的に扱われているにすぎない。コンゴのキャッサバについては、ブラザヴィルにあった ORSTOM (フランス経済協力科学研究所) の支部が1990年代に入ってから組織的な研究を実施していたが、中心となった研究者の専攻は食品化学や栄養学などであり、社会科学的研究は遅れていた。さらに、1993~94年のブラザヴィルにおける政治的混乱の際に ORSTOM の支部は暴徒の略奪にあい、活動を休止してしまった。

I コンゴにおけるキャッサバ ——生産から消費まで——

本節では、筆者による調査に基づく議論に入る前の予備的知識として、コンゴにおけるキャッサバの生産、流通、消費の実態がどのようなものかについて、主として二次資料に依りながら概観する。

コンゴの農村部では小農による生産が卓越している。ほかのサハラ以南アフリカ諸国と同様にコンゴにおいては伝統的な地主階級が存在せず、また植民地期にも白人による入植がわずかであったために、農村部に大農場はほとんど存在しない。1990年に実施された調査によれば、農業経営体の耕地保有面積は全国平均で1.02^{ヘクタール}、その農業就業者数は平均で2.02人であった(注1)。農業人口の89.6^{パーセント}は1^{ヘクタール}未満の耕地しか保有しない農業経営体に属しており、2^{ヘクタール}以上の耕地を保有する経営体に属するものは1.4^{ヘクタール}しかない(注2)。土地制度については、村や血縁集団などの共同体が土地保有の主体となり、その共同体の許可に基づき土地が配分されることが一

一般的であるが、作付け強制は存在せず、農民は自分の裁量で農作物の作付けを決定する。

コンゴにおけるキャッサバ生産のほとんどは小農によるものである。1977年の農業省データによれば、キャッサバの99.2%が小農部門で生産されている。その他の部門としては、国営部門が0.79%、協同組合部門が0.01%となっている(注3)。1980年代、国営企業は経営的に破綻し、協同組合についてもほとんど政策的に放置された結果、両部門とも縮小を続けている。そのため、現在では小農部門の比率がさらに上昇していると考えられる。

小農の農業経営にとって、キャッサバは最も重要な生産物である。1990年の段階で、コンゴのキャッサバ作付面積は農作物総作付面積の半分以上にあたる7万2027haに達している。キャッサバに次ぐ作付面積を有する作物は落花生だが、2万3563haとキャッサバに比べれば大きな差があり、ほかのアフリカ諸国では主食の位置にあるヤム、トウモロコシ、プランテンバナナの作付面積は、いずれも1万haに満たない(注4)。作付面積から見れば、コンゴの小農が栽培する農作物の中でキャッサバの生産量が最も多いことは明白である。

しかし一方、キャッサバの生産量がどの程度なのかについて正確な数字を挙げることは困難である。資料によってもかなり数字が異なる。1984年に約60万t、その後88年に約64万5000tと順調に生産を伸ばしているとする統計(注5)がある一方、80年代前半の生産量を45~50万tと見積もったり(注6)、90年の生産量を53万7684tとするなど(注7)、それよりはかなり少な目に推計しているものもある。いずれにせよ、推計の根拠が曖昧であることに変わりはない。上記の

数字を一応の上限と下限と考えれば、筆者が調査を実施した1993年当時のキャッサバ生産量は、55万~65万t程度と推測される。

キャッサバの流通は、すべて民間商人によって行なわれている。コンゴはマルクス・レーニン主義を標榜していた時期(1960年代半ばから90年まで)、農産物流通の一部公営化を実施した。しかしここで対象になった農作物は、トウモロコシ、落花生、米、ココア、コーヒー、オイルパーム、タバコ、木材であり、キャッサバ流通を担う公社が設立されたことは一度もなかった(注8)。

農村からブラザヴィルへの商品流通経路は3つに大別できる。トラックによって陸路で運ばれる経路、船舶によってザイル川沿いの地域から運ばれる経路、そして鉄道によって運ばれる経路である。ほとんどの農村部にとって、ブラザヴィルまでの出荷は特定の経路に依存しており、運賃を比較しつつ交通機関を選択するという状況にはない。農民が自動車を所有することは例外的であるから、鉄道や船舶を利用できる地域は、鉄道駅や河川の周辺農村に限定される。その他の広大な地域においては、ブラザヴィルへの農産物の出荷には流通業者のトラックが利用される。

キャッサバが流通する際の商品形態としては3種類がある。第1にシクワング(chikwangu)である。これはキャッサバの澱粉質を抽出して蒸し上げたもので、一見すると「ういろう」に似ている。乳白色で弾力性に富み、食べるとモチのような重量感がある。第2にフフ(foufou)である。これはキャッサバから太い繊維質を大雑把に除去し、小片に分割した上で乾燥させたものである。第3にビケディ(bikedi)である。

これは、水にさらして毒を抜いたキャッサバを袋詰めしたものである。シクワングはそのまま食べられるし、フフも粉状に粉碎したものを熱湯に混ぜ、固粥のようにすれば食べることができる（この固粥状の食物もフフと呼ばれる）。それに対してビケディは中間財であり、都市でシクワング加工のために利用される。ブラザヴィルにはシクワングを加工し販売する女性が多数存在するが、彼女らはビケディを市場で購入する。他方、キャッサバが生イモ形態で流通することはほとんどない。これは、キャッサバは土から掘り出すと短時間のうちに劣化するという性質を持つため、農村部で何らかの加工をしてから出荷する必要があるからである。

次にコンゴの食生活におけるキャッサバの位置について述べておく。まず、コンゴの主食について大まかなイメージをつかむために、表1に主要国の主食とその総カロリー摂取量に占める割合を示した。この統計値の精度はそれほど高くはなく、細かな数字について云々することはあまり意味がない。ここでは、中部アフリカにおけるキャッサバが、東南部アフリカのトウモロコシ、西アフリカサヘル地帯のミレットやソルガム、あるいは東南アジア諸国の米、中東諸国の小麦と同様に重要な主食であることが分かればよい。

中部アフリカ、特にザイール西部とコンゴを中心とするコンゴ盆地の西部地帯において、キ

表1 国ごとの主食と栄養（カロリー）摂取に対する比重

国名	平均摂取 カロリー総量(1) (cal/日)	最大のカロリー 供給源作物	そのカロリー 供給量(2) (cal/日)	(2)/(1) (%)
コンゴ	2,569	キャッサバ	1,040	40.5
ザイール	2,124	キャッサバ	1,151	54.2
中央アフリカ	1,942	キャッサバ	661	34.0
タンザニア	2,236	トウモロコシ	645	28.8
ザンビア	2,130	トウモロコシ	1,398	65.6
ジンバブエ	2,219	トウモロコシ	1,012	45.6
ニジェール	2,330	ミレット	1,116	47.9
マリ	2,018	ミレット	623	30.9
ブルキナファソ	1,878	ソルガム	544	29.0
インドネシア	2,589	米	1,469	56.7
マレーシア	2,655	米	917	34.5
タイ	2,286	米	1,385	60.6
エジプト	3,310	小麦	1,157	35.0
アルジェリア	2,680	小麦	1,376	51.3
シリア	3,157	小麦	1,398	44.3
メキシコ	3,118	トウモロコシ	1,052	33.7
アルゼンチン	3,186	小麦	894	28.1

(出所) FAO, *Food Balance Sheets: 1984-86 Average* (Rome: 1991) から作成。

キャッサバは最も重要な主食である。キャッサバがこの地域に伝播したのは15世紀末以降のことであるが、急速にそれ以前の主食であるミレット、ソルガムに代替し、18世紀頃には新たな主食としての座を占めるに至った(注9)。地域によって消費形態に差異があるものの、キャッサバはコンゴ全域において最も重要な主食である。

コンゴにおけるキャッサバの消費形態として一般的なものは、シクワングとフフである。このほかに農村部には、水にさらして毒を抜いただけのイモを蒸かして食べるという方法があるが、キャッサバが生イモ形態で出荷されることはほとんどないため、都市ではこうした食べ方はほとんど見られない。

コンゴにおけるキャッサバ消費形態の地域差について調査したトレッシュラによれば、フフの利用は北東部スワンプ林地帯で特に多く、蒸かしイモ形態での消費は大西洋に近い南西部の山地で多い。また北西部の森林地帯から中部のバテケ台地を経て中南部のプール州に至る地域では、シクワングの利用が最も多くなっている(注10)。

都市部においてもキャッサバは最も重要な主食である。やはりトレッシュラが1992年にブラザヴィルで実施した調査によれば、主食の中ではフフ、シクワング、そしてパンの利用頻度が最も高かった(注11)。しかしキャッサバ製品とパンとは明らかに利用方法に差が見られる。パンは朝食に集中しており、95.7%の朝食においてパンが食された(注12)。一方、シクワングとフフは昼食と夕食を中心に食される。昼食の90.4%、また夕食の83.2%においてフフまたはシクワングが主食として利用されている。ブラザヴィルの一般的な家庭では、起床してすぐ朝食を食べ

てから職場や学校に向かい、仕事を終えた後2時～3時頃に昼食を食べる(注13)。昼食が1日の主たる食事となり、その後は就寝する直前に夕食(夜食)を食べるが、これは昼食の残りものなどを利用した軽食が普通である。

彼らがシクワングやフフを食するのは、われわれ日本人が米を食するのと同様、文化的な嗜好によるものである。やはりトレッシュラの調査では、都市、農村を問わず、プランテンバナナ、ヤム、米、パンに比べてシクワングの方が好きだと答えた人が圧倒的に多い。フフに比べてもシクワングの方が好まれる傾向にある(注14)。価格的には、米、パンとキャッサバ製品との間に大きな差があるわけではない。表2に示すように、シクワングや粉状で小売りされるフフよりも米の方が安価なのである。にもかかわらず

表2 ブラザヴィルにおける主食の価格
(単位：CFA フラン)

フフ(粉碎前の形態)	18.9
米(袋売り)	22.1
米(量り売り)	28.6
シクワング	36.1
フフ(粉状の小売形態)	45.8
パン	47.7
ヤム	77
プランテンバナナ	87
ジャガイモ	249

(出所) Serge Trèche et al., *Fabrication de chikwangue au Congo* (Paris: ORSTOM, 1993), p. 19.

- (注) (1) 1991年第1四半期の調査に基づく。
 (2) 乾物重量100グラム当たりの価格。
 (3) CFAフランはコンゴの通貨である。1991年第1四半期のレートは、平均で1USドル=260.50CFAフランであった(IMF, *International Financial Statistics* (Washington, D.C.: June 1992), p. 165)。

彼らはキャッサバ製品を愛好する。

筆者が実施したブラザヴィル住民に対する小規模な調査からも同様の結論を得た。筆者は、1993年1月から12月までの1年間、ブラザヴィルに居住する10世帯に依頼して、毎日の食事内容と出費の内訳をノートに記してもらった。この調査からも、朝食はおおむねパンが中心になること、また昼食ではほとんどの場合フフとシクワングが主食となることがわかった。調査世帯にインタビューしてキャッサバ製品を好む理由について尋ねると、米やパンでは「腹持ちが悪い」という答えが一般的であった。ちょうどわれわれが1日1回は米を食べないと落ち着かない気分がするのと同じであろう。したがって、キャッサバ製品を劣等財として理解することはできない。所得が上昇すれば、食事内容が多様化するという意味でキャッサバ製品への依存度は相対的に低下するであろうが、パンや米に消費が劇的にシフトすることは少なくとも短期的にはありえない。彼らのキャッサバ製品への愛好は、その社会の歴史に裏打ちされたものであり、価格が安いことのみを理由としているわけではない。

都市においてはパンの利用頻度も高いが、キャッサバ製品とは食事における位置づけが異なるために、栄養摂取の観点から見ると両者に大きな差がでる。トレッシュラの推計によれば、ブラザヴィル住民の炭水化物によるエネルギー摂取の内訳は、53%がフフ、20%がシクワング、17%がパン、8%が米、1%がほかの輸入原料による食料品（小麦粉の揚げ物など）、そしてもう1%が国内産の農産物（プランテンバナナ、ジャガイモ、サツマイモなど）からであった^(注15)。すなわち摂取される炭水化物の7割以上がフフ

とシクワングというキャッサバ製品から供給されていることになる。

(注1) Ministère de l'Agriculture et de l'Elevage, *Résultats de l'enquête agricole, superficie-production 1990* (Brazzaville: 1992), p. 8. 同書によれば、農業経営体 (exploitation agricole) は「農業・牧畜のために利用される土地を有し、所有権、法律上の様式、規模や所在地に関わりなく、技術的同一性を持つと見なされる1人もしくは複数人によって経営される」と定義されている (*ibid.*, p. 3)。あまり明確な定義ではないが、「農業経営体に属する人」(population de l'exploitation) については「農業経営世帯 (ménage de l'exploitation) を構成する人々」と定義されているので、通常の小農経営を考える場合には、普通は1組の夫婦を核とする世帯をひとつの農業経営体と見なすと考えてよい。またこの調査では、妻が複数いる場合も、ひとつの世帯すなわちひとつの農業経営体と見なしている。

(注2) *Ibid.*, p. 16.

(注3) G. Nguyen Tien Hung, *Agriculture and Rural Development in the People's Republic of the Congo* (Boulder: Westview Press, 1987), p. 98, から引用。

(注4) Ministère de l'Agriculture et de l'Elevage, *Résultats de l'enquête agricole . . .*, p. 68. ただし、同書ではバナナ（生食用）とプランテンバナナとは区別されていない。

(注5) Ministère du Plan et de l'Economie, Centre National de la Statistique et des Etudes Economiques . . . , *Annuaire statistique 1988*, p. 47.

(注6) FAO, *Rapport du programme de coopération FAO/Banque Mondiale, République Populaire du Congo, Projet sectoriel agricole, Rapport de la mission d'identification* (1985, Nov. 18, 85/85 CP-RPC 11 [F]), p. 12.

(注7) Ministère de l'Agriculture et de l'Elevage, *Résultats de l'enquête agricole . . .*, p. 74.

(注8) トウモロコシ、落花生、米の買い付けについては Office de Cultures Vivrières (OCV)、ココアとコーヒーは Office de Cacao et du Café (OCC)、オイルパームは Régie Nationale des Palmeraies du Congo、タバコは Office Congolais du Tabac (OCT)、木材は Office Congolais du Bois (OCB) という公社が設立

され、農民からの買い付けにあたった (Nguyen Tien Hung, *Agriculture and Rural Development* . . . , pp. 119-121)。しかし、いずれも経営が破綻し、現在はほとんどが解体されている。

(注9) この地域へのキャッサバの伝播過程については、武内進一「ザイル川河口地域におけるキャッサバ生産に関する一考察」(児玉谷史朗編『アフリカにおける商業的農業の発展』研究双書428 アジア経済研究所1993年 19~61ページ)を参照のこと。

(注10) Serge Trèche et al., *Fabrication de chikwangue au Congo* (Paris: ORSTOM, 1993), pp. 7-12.

(注11) これは、ブラザヴィルの300世帯について、毎日の食事内容と食事にかかる支出を、3カ月の期間中に1週間ずつ4回調査したものである。

(注12) Trèche et al., *Fabrication de chikwangue* . . . , p. 21. これは(注11)に述べた方法で調査した食事の回数のうち、朝食の95.7%でパンが主食として利用されたという意味である。

(注13) ブラザヴィル住民の一般的な食事(昼食や夕食)は、シクワングやフフに肉や魚をベースにしたソースをつけて食すというものである。

(注14) Trèche et al., *Fabrication de chikwangue* . . . , p. 15.

(注15) *Ibid.*, p. 23.

II 調査方法

ブラザヴィルには、地方で生産されたキャッサバが集まるいくつかの集荷地があるが、筆者はそのうちの主要な5つについてキャッサバの出荷量や出荷地、また流通業者の社会経済的特徴などに関する調査を実施した。調査対象としたのは、タコンボ (Ta-Kombo)、コミッション (Commission)、ヨロ (Yoro)、PV、PKンフィル (PK-M'filou) の5つの卸売市場である。以下の論考はこの調査に基づくため、記述は農村から都市卸売市場までの段階に限定し、小売段階については原則として扱わない。

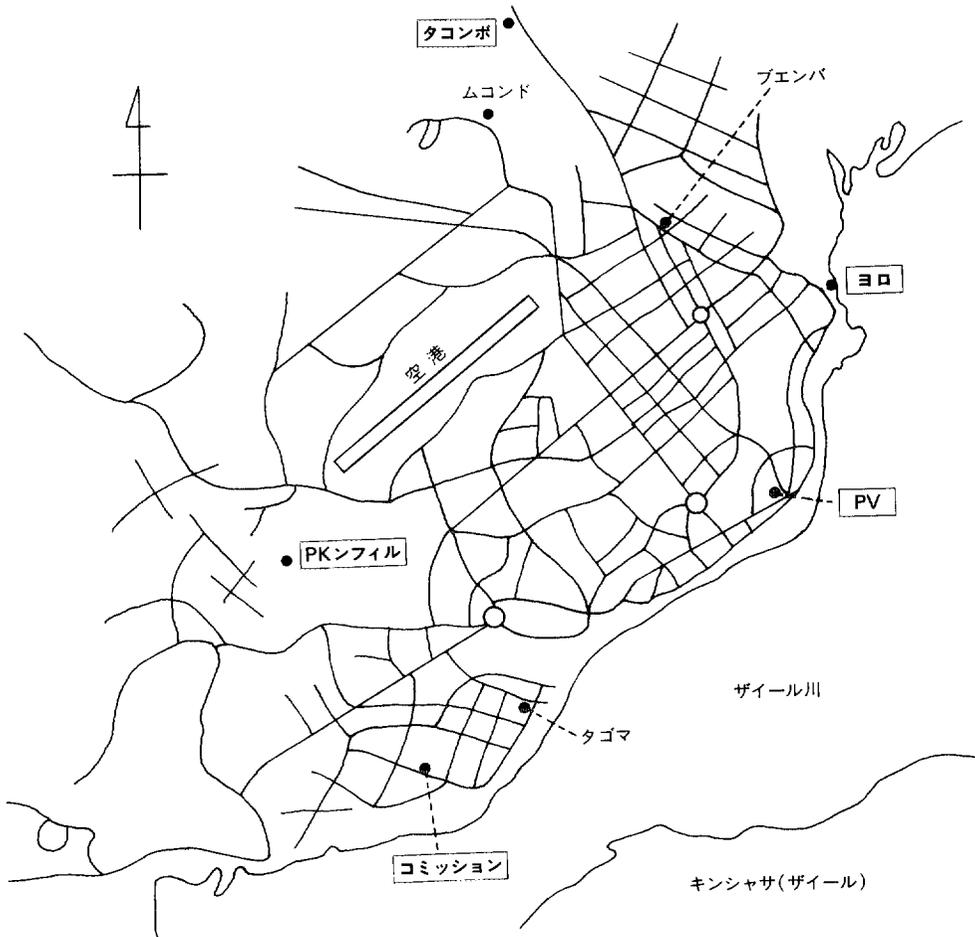
ここで、用語について説明を加えておきたい。

本稿で「流通業者」という言葉を用いるとき、それは流通の担い手一般を指し、卸売業や小売業の従事者に加えて運輸サービスの提供者も含む。流通業者の中で区別する必要がある場合は、前者を商人、後者を運輸業者と呼ぶ。ただし、両者の性格を兼ね、トラックや船を所有しながら農村で買い付けをも行なうという者も多かった。

また上記の調査対象の市場を本稿では「卸売市場」と称する。これら集荷地に集まるキャッサバ製品のすべてが卸売りされるわけではない(これらの場所には消費者が直接買い付けに来る場合もあり、小売りも行なわれている)、また調査対象としての集荷地には鉄道の駅も含まれているので、これを市場と呼ぶことは厳密には適当でないかも知れない。しかしながら、調査対象とした5つの集荷地はいずれも、商品が取り引きされる場としての市場(いちば)と事実上同義であったり(タコンボ、コミッション、ヨロの場合)、あるいは鉄道駅の場合でも同じ名を冠した市場が隣接され、列車で運ばれてきた荷物の多くはそこで取り引きされている(PV、PKンフィルの場合)。またここで行なわれるキャッサバ製品の取り引きは、多くの場合農村部で買い付けた商品を小売業者に対して販売するものであり、卸売取引と呼んでよい。ブラザヴィルにはほかにいくつか大きな市場が存在するが、キャッサバ製品が農村から出荷される場所は特定されており、両者の区別は調査実施上も、また生産地との関係を考察する上でも重要な意味を持つ。したがって、この5つの集荷地については必要に応じて卸売市場と呼ぶこととした。

図1にブラザヴィルにおける主要なキャッサバ集荷地を示す。このうち出荷地が限定的で、出荷量もそれほど多くはないブエンバ (Bouem-

図1 ブラザヴィルのキャッサバ製品集荷地



(出所) 筆者作成。

(注) 名前を枠で囲ったものが調査市場。

ba), ムコンド (Moukondo) およびタゴマ (Ta-Goma) の3つを除き(注1), 5つの卸売市場について調査を実施した。調査期間は、タコンボとコミッションについては1993年4月～94年3月, ヨロについては93年5月～94年4月であった。PVに関しては1993年3月～12月まで, PKンフィルは93年3月～11月までしか調査ができなかった。これは、ブラザヴィルの治安悪化にともない11月にはPKンフィル駅に接近で

きなくなり, 12月初旬には鉄道運行が休止してしまったためである(注2)。鉄道は翌1994年3月まで運転を再開しなかった。

調査方法は次のとおりである。まずトラックと船舶が到着する卸売市場(タコンボ, コミッション, ヨロの各市場)については, それぞれ1名の助手を毎月1週間ずつ派遣し, 到着するすべてのトラックと船舶の責任者に対して質問票に基づくインタビュー調査を実施した(注3)。タ

コンボ市場ではのべ547台、コミッション市場ではのべ1307台のトラックが、ヨロ市場ではのべ283隻の船舶が調査対象となった。一方、鉄道流通に関しては、PK フィルとPV の各駅に保管してある荷物・貨物の申告書について調査期間内のものをすべて助手に書き写してもらい、それを整理した。書き写した申告書数は、PV 市場で2万5053件、PK フィル市場で2104件であった。この申告書には、日付、荷物の内容、出荷駅、出荷量などが記載されており、それを総合すれば出荷駅別、商品別に出荷量が把握できる。このようにいずれの場合も実際の調査は助手が行なったが、調査に関して筆者の意図とズレが生じないように毎月1回調査の報告会を開き、調査状況の確認と意思疎通を図った(注4)。

この調査の精度について筆者の評価を述べておく。鉄道流通に関しては、書き写した申告書に貨物の内容、重量、出荷駅が記載されており、この集計によって駅別に出荷量が把握できる。したがって、申告書の記載が事実と大幅に異なることがなければ、精度の高い調査ができたと言える。一方、流通業者へのインタビューに基づくタコンボ、コミッション、ヨロ市場の調査については、流通量に関して鉄道の調査ほどの精度は期待できない。ただし、1カ月の予備調査を含めれば1年以上も定期的に市場での調査を実施したことで、調査者と流通業者が顔なじみになり、比較的正確な情報を提供してくれるようになったと評価している(注5)。特にタコンボ市場とヨロ市場では、1日当たりの調査数もそれほど多くはなく、流通業者に対して調査の趣旨を丁寧に説明することができた。他方、コミッション市場における調査の精度はやや落ち

ると認めざるを得ない。狭い路地が「卸売市場」として機能し、そこにトラックがひしめき合うコミッション市場では、殺気だった流通業者たちはしばしば調査を頭から拒否したからである。これは特に出荷量を推計する場合に考慮すべき問題である。

本調査の特徴は、農村から都市に至る物流の経路を押さえたことである。先述したように、ほとんどの農村部にとって都市への出荷経路は、トラック、船舶、鉄道のうちいずれかひとつしかない。鉄道流通については期間は短いものの、その間のすべての商品流通を調査することができた。一方、トラックと船舶による流通に関しては、毎月1週間ずつという制限はあるものの、1年を通じた調査を実施し得た。そのため、商品流通の数量的側面の解明については後述のキャッサバのみにとどまるものの、流通業者を介して生産地と都市の市場との間に結ばれる関係について有益なデータが得られたと考える。

(注1) ブエンバ市場については、1993年3月～5月にかけてタコンボおよびコミッション市場と同様の方法で調査を行なった。その結果、市が立つのは週に3日のみであり、キャッサバ製品に関しては出荷地がプール(Pool)州ンガベ(Ngabe)県(特にンガベとンベ [Mbe] の2つの町)に限定されていることがわかった。また商品の形態はすべてフブであった。この間の出荷量は他市場に比べて少ない。ムコンド市場については滞在期間中に調査できなかったが、ガイの調査によれば、ムコンド市場には道路の問題のために小型の四輪駆動車でなければアクセスが難しく、1週間の調査期間中に19台が到着しただけであった(Gaye, *Le ravitaillement vivrier de Brazzaville* . . . , p. 33)。したがって、ムコンド市場も量的な重要性は低いとみてよい。また、タゴマ市場はコミッション市場と地理的に近く、コミッション市場が休みになる火曜日のみトラックが荷をおろす。単純に考えれば、この市場へのお荷量はコミッション市場の6分の1と考えられる。

(注2) コンゴの政治情勢悪化に関しては、武内進一「コンゴ——作られた部族抗争——」(『アフリカレポート』第18号 1994年3月)10~13ページ、を参照のこと。

(注3) 調査項目は、車両(船舶)番号、車両の種類、船舶の大きさ、出荷地、運搬荷物の内容、キャッサバの運搬量、キャッサバの買付・販売価格、所有者氏名、性別、賃借者氏名、賃借料、運搬荷物のうちでトラック(船舶)所有者(賃借者)自身が所有する荷物の割合、同乗している旅客人数、活動上の問題点、などである。

(注4) 調査地が5カ所であること、また市場のような混雑した場所での外国人による調査が実際上困難であることを考慮して助手に調査を依頼した。また、ブラザヴィルの治安悪化のため筆者は1994年2月1日にコンゴ出国を余儀なくされたが、その後もタコンボ、コミッション、ヨロについては継続して調査することを依頼し、同年6月に筆者がコンゴを再訪した際に質問票を回収した。

(注5) タコンボとコミッション市場では1993年3月、ヨロ市場では同年4月に予備調査を1週間実施した。

III 市場流通量の把握

本節では、調査した5つの卸売市場に対してどの程度のキャッサバが出荷されたのかを推計し、それによってキャッサバ流通量の把握を試みる。推計は非常に困難であり、また筆者が試みる方法も後に説明するようにいくつかの欠陥を含んでいる。にもかかわらず、こうした推計を試みる理由は次のとおりである。

第1に、これによって大まかな市場規模が把握でき、ブラザヴィルへの食糧供給に占める各流通経路の量的重要性が比較できることである。第2に、生産地ごとの出荷量を比較することによって、ブラザヴィル向けキャッサバの主産地が明らかになることである。第3に、卸売市場への入荷量を把握することで、そこを通過しない市場外流通の規模を(これもきわめて大まかではあるが)推計できることである。紙幅の点

から本稿では第3点については割愛することとし(注1)、以下ではまず市場出荷量の推計方法について説明した後、第1の点については本節で、第2の主産地の問題については、流通業者が生産地と市場との間に取り結ぶ関係と合わせて次節で検討する。

1. 市場流通量推計方法

まず推計方法について説明する。鉄道流通については、先述したように流通量の推計に特に問題があるわけではないが、トラックと船舶による輸送量の推計はかなり厄介である。先行研究においても、鉄道による商品流通量の推計は何度か試みられているが、それ以外の流通経路についての量的な把握はほとんど試みられていない(注2)。本調査では、キャッサバ製品の輸送単位別平均重量を求め、それに単位数を乗ずることによって総運搬量を推計する。

調査では市場での流通業者へのインタビューに基づいて運搬量を推計した。インタビューの対象となるのはトラックや船舶の責任者である。彼らにキャッサバ製品の運搬量を尋ねると、それが入っている袋の数で答える場合と買付金額で答える場合とがある。輸送手段を自ら所有しない小規模な商人が、農村で買い付けたキャッサバ製品をブラザヴィルで販売するためにトラックや船に乗る場合、トラックや船の責任者は商人自身の運賃に加えて彼らが持ち込む手荷物からも運賃を徴収する。したがってトラックや船舶の責任者はふつう乗客や手荷物の数をノートにつけており、それに基づいて運搬してきたキャッサバ製品の数を答える。彼らが運搬量をフフやシクワングの入った袋の数で回答するのはこうした場合である。一方、流通業者がトラックや船舶を所有(あるいは賃借)してキャッ

サバ製品を買い付ける場合、彼らは買付総額を把握しており、その金額を回答するので、それを買付単価で除せば買付個数がわかる(注3)。このように、運搬されるキャッサバ製品の数(個数、袋数)はインタビュー調査から比較的正確に把握できる。

次に輸送されるキャッサバ製品の単位重量を求めらる必要がある。シクワングは生産地によって大きさに相当のばらつきがある。一般的に、北部産のシクワングは小ぶりで大きさも比較的一定だが、南部産は全体に大きめで重量と価格にかなりのばらつきが存在する。北部産のシクワングは主としてタコンボ市場へ、南部産のものはコミッション市場に出荷されるので、ここではそれぞれの市場でシクワングの重量を多数回測定し、その平均をもって単位重量とした。同じ北部産のシクワングながら、タコンボ市場に比べ出荷量が少なくまた重量にややばらつきがあるヨロ市場については、タコンボで得たデータを利用してその販売価格から重量を推計した。他方、商人らがシクワングを袋詰めにしたものについては重量に相当のばらつきが予想される。ただし、彼らは同じ容量の小麦粉の袋を再利用してシクワングを詰めることが多いので、シクワング1袋の重量の分布はある程度の範囲内に収まると考えられる。そこで実際にコミッション市場で商人に依頼して袋を開けてもらい、中に入っているシクワングの重量をすべて測定してその総和を求めるという方法でいくつかの袋の重量を計測し、その平均重量をシクワング1袋の単位重量とした。

フフは常に袋に詰められた状態で運搬される。袋はやはり小麦粉の袋が再利用され、重量に大きなばらつきはない。フフ袋は、コミッション

市場とヨロ市場で1回ずつ購入し、中身を小分けして重量を測定したが、単位重量としてはその平均値を用いずに、55kgと仮定した。理由は、測定回数が2回と少ないこと、また鉄道流通で得た申告書の記載から計算すると、フフ1袋はおおむね55kg程度と考えられるためである。

ビケディは一般に鉄道や船舶によって運ばれるが、ヨロ市場のビケディには2種類あり、比較的小さいものはチャンガ(tchanga)、ザイルで生産された大きめのはキンプカ(kimpouka)と呼ばれる(注4)。いずれの取引価格も安定していることから、重量も比較的一定していると考えられる(注5)。諸般の理由からビケディの計測はほとんどできなかった(注6)。したがって精度は落ちるが、さしあたりチャンガは20kg、キンプカは一見してフフよりも重いと思われるため70kgと仮定した。表3に基本的取引単位ごとの平均重量を示す。以下の計算は同表に基づいて行なう。

さらに、例えば卸売市場別にキャッサバ出荷量を比較する場合、上記の3つの商品の重量を比較可能な重量単位に換算する必要がある。いずれもキャッサバイモを原料とする加工製品だからである。したがって、ここでは各製品の重量をキャッサバのイモ形態重量に換算して比較することとし、ミュクニックらに従ってシクワングは生イモの40kg、フフは25kg、ビケディは70kgの重量だと仮定する(注7)。以降は、インタビュー調査等によって得られた出荷数に、基本的取引単位の重量を乗じ、さらに生イモ重量に換算した上で議論を進める。特に断らない限り重量はすべて生イモ重量に換算したものを指すこととする。

最後に、こうして推計された市場流通量を解

表3 キャッサバ商品の取引単位とその平均重量

商品形態	単位	測定回数	平均重量 (kg)	標準偏差
シクワング	1袋	8	116.256 ²⁾	22.796
	1個 (コミッション市場)	258	5.486	1.369
	1個 (タコンボ市場)	171	0.938	0.134
	1個 (販売価格100フランーヨロ市場) ¹⁾	159 ³⁾	0.931	0.112
	1個 (販売価格150フランーヨロ市場) ¹⁾	0	— ⁴⁾	—
	1個 (販売価格200フランーヨロ市場) ¹⁾	12	1.554	0.099
フフ	1袋	2	56.500 ⁵⁾	6.100
ビケディ	1袋 (チャンガ)	1	19.700 ⁶⁾	—
	1袋 (キンブカ)	0	— ⁷⁾	—

(出所) 筆者調査による。

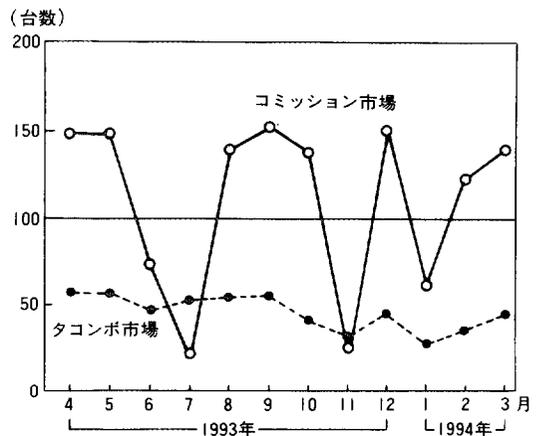
(注) 1) 価格水準はいずれも1994年1月のCFAフラン切り下げ以前のものである。

- 2) 測定回数が少ないため、流通量を計算する際は1袋の重量を116kgと仮定した。
- 3) タコンボ市場で測定したシクワングのうち販売価格100フラン(買付価格50フラン)のものの平均重量を、ヨロ市場における販売価格100フランのシクワング1個の重量と見なした。
- 4) 実際に測定することはできなかった。販売価格100フランのシクワングの平均重量と200フランのシクワングの平均重量の平均値1.246kgを150フランのシクワングの平均重量と仮定した。
- 5) 測定回数が少ないため、重量は55kgと仮定した。
- 6) 測定回数が少ないため、重量は20kgと仮定した。
- 7) 実際に測定することはできなかった。重量は70kgと仮定した。

積する場合、特に留意すべき事項がある。それは、調査が実施された1993年から94年にかけてのコンゴの政治状況である。先述したように、この間とりわけブラザヴィルの治安が非常に悪化し、市内にバリケードが築かれたり、鉄道の線路がはずされたりしたために、ブラザヴィルへの食糧流通は大きな影響を被った。図2はタコンボ市場とコミッション市場における調査トラック数の推移を示したものである。調査期間中にこれら2つの市場に到着したトラックは原則としてすべて調査対象としたから(仮にインタビューを拒否されても車両ナンバーを記録した)、調査トラック数の推移はそのまま2つの市場に到着したトラック数の推移として解釈できる。特にコミッション市場では、1993年6～7月、11月、94年1月などブラザヴィルの治安が悪化

した時期にトラックの量が激減していることがわかる。この時期、市の中心部近くに位置する

図2 調査トラック台数の推移 (1993年4月～94年3月)



(出所) 筆者調査による。

コミッション市場へのアクセスが困難になっていたのである。市の周縁部にあるタコンボ市場ではそれほど目立った変化はないが、平常時と治安悪化時のトラック数を比べれば、明らかに前者が後者を上回っている(注8)。治安悪化時には、市内での小売活動や車両の修理が困難になることを考えればこれは当然であり、政治情勢の悪化はブラザヴィルへの出荷量を大きく引き下げたと考えられる。したがって、本稿で推計された数字をほかの調査と比較するときは、この点を考慮する必要がある。

2. 市場流通量推計結果

先述した方法によって、トラック流通では出荷県別、河川流通では出荷村別、鉄道流通では出荷駅別にキャッサバ製品の出荷量を整理したが、その結果については付表1～5に示した。ここではそれに基づき、市場規模および出荷先の卸売市場別商品形態について説明を加える。

まず、各市場の量的重要性について検討する。この場合、5つの付表から導かれた数字をそのまま比べることはできない。調査時期の若干のズレは問わないにしても(注9)、タコンボ、コミッション、ヨロ市場において調査は毎月1週間のみ実施されたのに対し、PVとPKンフィルでは原則として調査期間中のすべての申告書を書き写したからである。したがって、この点を考慮して再度数字を調整する必要がある。

タコンボなど3つの卸売市場での調査日数は、12カ月の間に84日(7日×12カ月)であったから、それを1年分に換算しなおしてほかの卸売市場と比較した結果を表4に示す。5つの卸売市場に対する年間出荷量は約9万^トと推計され、タコンボ市場とコミッション市場でその4分の3を占めていることがわかる。トラックによる

表4 年間キャッサバ流通量の推計と市場規模の比較 (単位: トン)

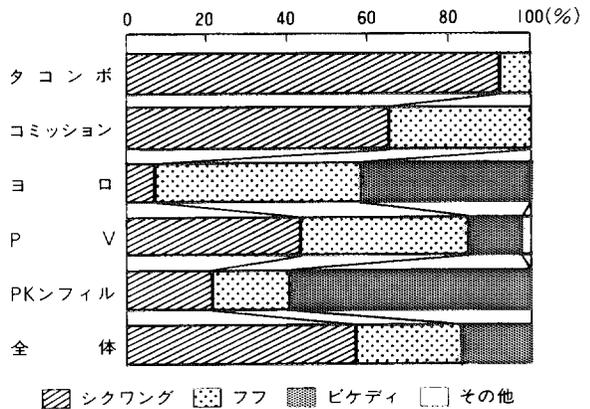
市場名	調査流通量	推計年間流通量	割合(%)
タコンボ	8,814.3	38,300.2	41.8
コミッション	7,015.6	30,484.5	33.2
ヨロ	3,538.6	15,376.1	16.8
PV	2,926.0	2,926.0	3.2
PKンフィル	4,600.8	4,600.8	5.0
合計		91,687.5	100.0

(出所) 筆者調査による。

(注) タコンボ、コミッション、ヨロの3市場の推計年間流通量は、調査流通量に365/84を乗じて算出した。

出荷の割合が圧倒的に多いのである。調査期間中、治安悪化のために鉄道が3～4カ月にわたって途絶し、そのためPVおよびPKンフィル市場への出荷量がかなり低めになっていると思われるが、仮にそうした途絶がなかったと仮定しても、トラックによる流通量が卓越している事実に変化はない(注10)。これは、1967年のキャッサバ流通に関するオージェル(A. Auger)の指摘とも一致する(注11)。

図3 市場別キャッサバ商品形態



(出所) 付表1～5より作成。

次に、各市場に出荷されるキャッサバ製品の形態に着目すると、そこにはかなりの差異が見られることがわかる。先述したように、流通段階でキャッサバはおおむね3つの形態をとるが、卸売市場によって主たる出荷形態が異なるのである。図3は、出荷されたキャッサバ製品を商品形態に着目して卸売市場ごとに分類したものである。タコンボとコミッション市場では、シクワング形態での出荷が多い。特にタコンボ市場では9割以上がシクワング形態で出荷されている。これらトラックが集まる卸売市場にはビケディ形態での出荷は見られないが、ヨロやPKンフィルではビケディやフフ形態による出荷が主となっている。

出荷される商品形態の差異には生産地側の自然条件も影響しているが^(注12)、より重要なのはブラザヴィルまでの出荷に必要な時間の差である。シクワングは製造後2～3日が過ぎると品質が低下し急速に値崩れを始めるが、フフやビケディは加工後長期間にわたって品質が維持されるため、出荷に時間がかかっても問題は生じない。トラックによる輸送の方が、船舶や鉄道に比べて短時間で確実に出荷できるために、シクワング形態での出荷が選好されると考えられる。同じ輸送手段を利用する場合でも商品形態に差が出る場合があり、例えば鉄道を利用した出荷状況を見れば(付表4, 5)、比較的近郊の駅からはシクワングの出荷が多く、ブラザヴィルからの距離が遠い駅ではフフやビケディによる出荷が目立っている。

最後に、キャッサバ製品の市場流通量に関連して、本調査から新たに明らかになった事実を2点整理しておく。第1に、タコンボ市場の急速な発展である。オジェールが調査した時点で

は、コンゴ北部のキャッサバ出荷量はブル州の出荷量の3.5倍にすぎなかった^(注13)。しかし本調査によれば、タコンボ市場はコミッション市場を上回る量のキャッサバを北部農村地帯から受け入れている。この急速な変化は、直接的には後述する北部道路網の整備によって引き起こされたと考えられる^(注14)。

第2に、船舶によるキャッサバ流通の拡大である。やはりオジェールの調査と比較すれば、1967年段階の河川流通の中心は鮮魚、生体家畜、落花生、パームオイルなどであってキャッサバはほとんどなく、本調査においてヨロ市場の重要性が高いのとは対照的である^(注15)。ただしこの点については、オジェールの調査方法の問題に起因している可能性がある。オジェールの調査は河川流通の統計について、*Statistique des voies navigables pour 1967*^(注16)を利用している。この統計資料に実際にあたることはできなかったが、これはヨロ市場ではなくビーチ(Beach)の申告貨物に関する統計であったと思われる。ビーチはブラザヴィルのいわば公式の港であるが、対岸のキンシャサや北部のウエソ(Ouessou)あるいは中央アフリカのバンギ(Bangui)など都市間を結ぶ定期航路便の発着が中心であり、川沿いの近郊農村から出荷される農産物を積載した船舶は通常ヨロを利用する。したがって、農産物の河川流通量を把握するためには、ビーチではなくヨロにおいて調査を実施する必要がある。オジェールの調査ではキャッサバの河川流通が過小評価された可能性がある。

(注1) 市場外流通の規模についてごく大まかに述べておく。本調査によって算出された市場流通量と、全国レベルのキャッサバ生産量から推定されるブラザヴィルにおけるキャッサバ消費量とのギャップによって、市場

外流通によるブラザヴィルへのキャッサバ流通量を推計する。ブラザヴィルの5市場に対する年間キャッサバ流入量は、本調査から9万1687.5¹⁾と算出される。これに、調査の対象とならなかった市場への出荷分や調査で発生したであろう誤差分などを加味すると、市場向け年間出荷量は12万²⁾程度と考えられる。他方、全国人口に占めるブラザヴィル人口の比率に、農村部と都市部における食習慣の差異を勘案して、ブラザヴィルのキャッサバ消費量推計を試みる。第1節で述べたように、1993年当時のキャッサバ生産量は55~65万³⁾程度と考えられ、それを利用して計算すればブラザヴィルのキャッサバ消費量は16~19万⁴⁾程度と推計される。したがって、市場への出荷量とブラザヴィルの消費量との差は4~7万⁵⁾に達し、キャッサバ消費量の4分の1~3分の1強が市場外流通によって調達されていると推定される。

(注2) Auger, *Le ravitaillement vivrier traditionnel...* / Gaye, *Le ravitaillement vivrier de Brazzaville...*、ではそれぞれ1967年、90年における鉄道によるキャッサバ流通量が集計されている。前者においてはトラックや船舶による流通量も推計されているが、後述するようにその方法には疑問が残る。また製品別の流通量も示されていない。

(注3) こうした買付方法は、北部農村におけるシクワングの買付けにおいて見られる。調査期間中、買付価格は常に一定で、シクワング1個が50CFA⁶⁾ (CFA⁷⁾はコンゴの通貨単位。50CFA⁸⁾は1993年当時のレートで約20円)であった。

(注4) 同じビケディに、テルモメトル (thermomètre) と称されるものもあるが、これは重量、価格ともにチャンガとほぼ同一であり、包装の様式が異なるのみである (チャンガは籐で編んだ籠に入れられているが、テルモメトルは葉で包まれている)。したがって、テルモメトルはチャンガに含めて勘定する。

(注5) 通常チャンガは籐で編んだ籠に入れられ、テルモメトルは葉で包まれ、キンプカは小麦粉やセメント用のビニール製の袋に入れられて取り引きされる。これらの入れ物の容量、あるいは商品の大きさは、おおむね一定である。

(注6) フフの重量測定が2回しかできなかったのと共通する理由だが、10kg以上の重量を測定可能な装置が現地で人手できず、シクワング以外の商品の重量測定は非常に困難だった。市場でいったんそれらを購入し、別の場所で小分けして重量を測定せざるを得なかったから

である。

(注7) José Muchnik, *La chikwangue au Congo: Systèmes techniques et diffusion des innovations* (Montpellier: INRA/CIRAD-CEEMAT, 1991), p. 23, 25.

(注8) 1993年9月から94年2月にかけてタコンボ市場への到着台数が減少しているが、これは季節的要因 (タコンボ市場への出荷地域では7~8月が乾季となる) ではなく、ブラザヴィルの治安悪化に対応したものである。コミッション市場への出荷地域は5~9月頃が乾季であるが、これも季節要因によるトラック到着台数への影響は明瞭に観察されない。

(注9) 調査開始時がヨロ市場だけ1カ月遅れているが、キャッサバの収穫は年間を通じて比較的一定しているから、ほかの市場と比較可能であろう。

(注10) 仮に鉄道停止期間を勘案して付表4と付表5から得た流通量に12/8や12/9を乗じても、鉄道流通量はトラック流通量よりずっと少ない。

(注11) オジェールは1967年のブラザヴィルに対するキャッサバ流通について、その81.7%はトラック輸送によるものと推計している。ただし、彼は推計されたブラザヴィルにおけるキャッサバ消費量から鉄道による流通量と船舶による流通量を除いた残余として、トラックによる輸送量を推計している (Auger, *Le ravitaillement vivrier traditionnel...*, p. 10)。

(注12) シクワング作りはフフやビケディに比べて大量の水を消費するため、水が簡単に入手できる地域でなければ大量の生産は困難である。

(注13) *Ibid.*, p. 14. これによれば、ブル州からのキャッサバ出荷量は4万2225⁹⁾に対して、北部からの出荷量は1510¹⁰⁾にすぎない。

(注14) オジェールの調査時には、北部のキャッサバ出荷地域のほとんどがガンボマ以南であったこともこの点を裏付けるものである (*ibid.*, p. 18)。

(注15) *Ibid.*, p. 10.

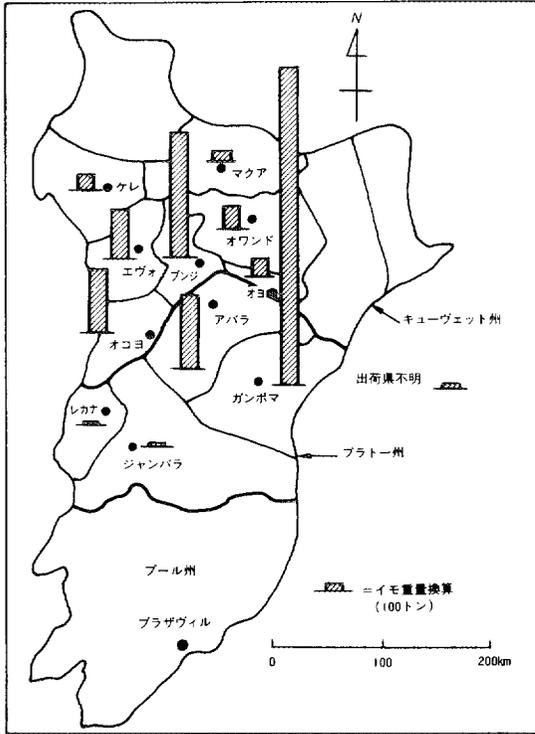
(注16) 発行者名は記載されていない。

IV 市場と生産地

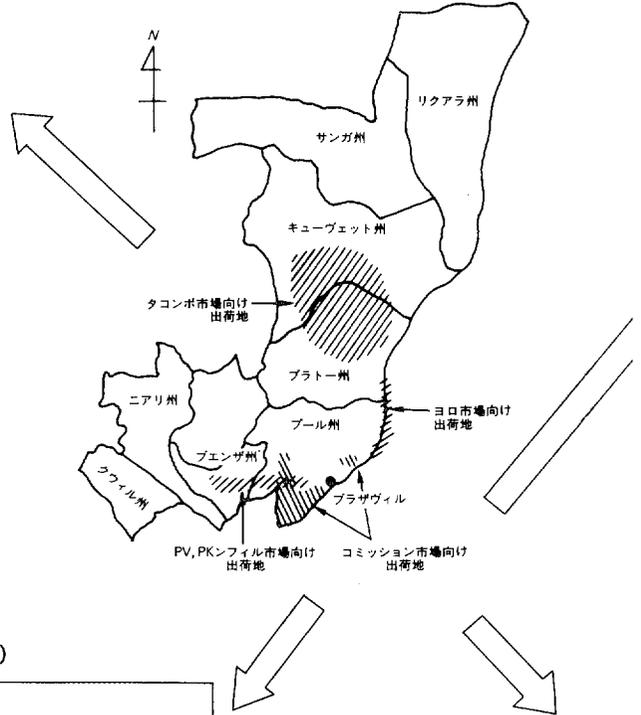
次に、5つの卸売市場が農村部と持つつながりについて検討する。これは、ブラザヴィルと

図4 ブラザヴィル各卸売市場向け

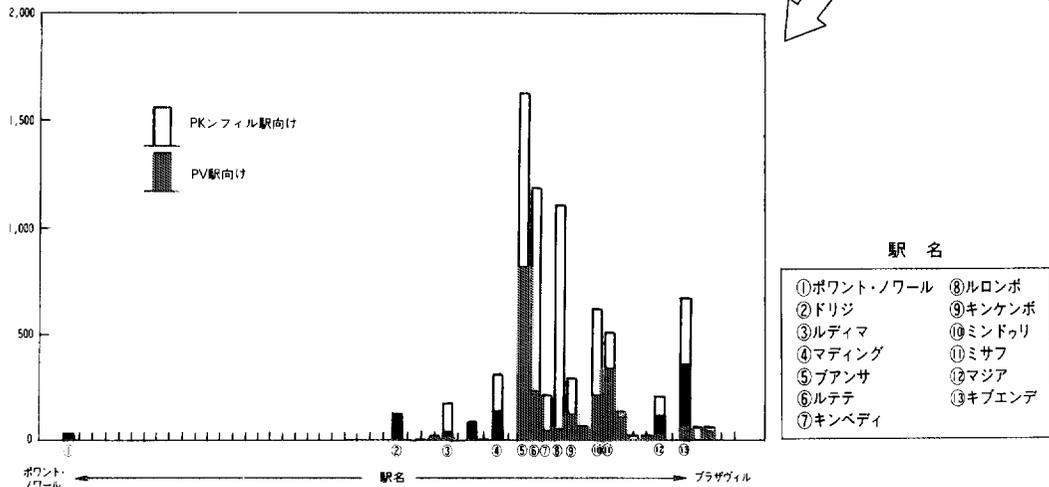
Ⅱ タコンボ市場への県別キャッサバ
出荷量 (1993年4月～94年3月)



Ⅰ 各市場向け主要出荷地域



Ⅲ 駅別キャッサバ出荷量 (イモ重量換算)

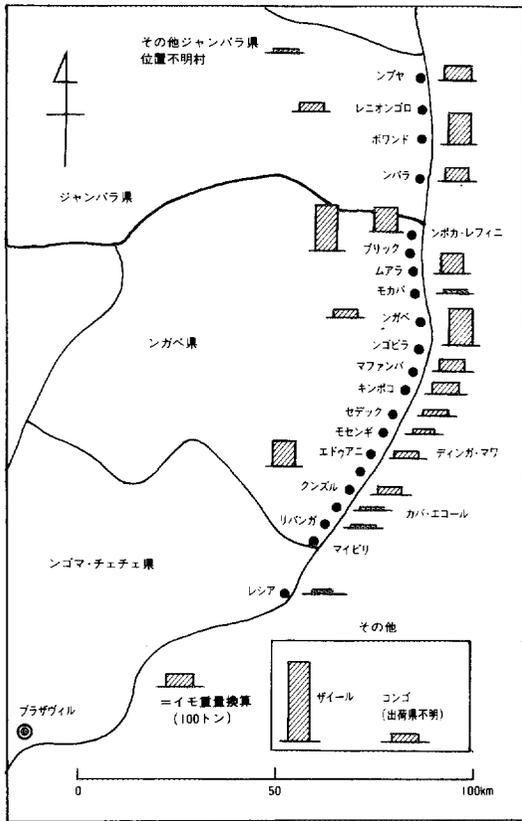


(注) PV駅向けは1993年3～12月, PKンフィル駅向けは93年3～11月。

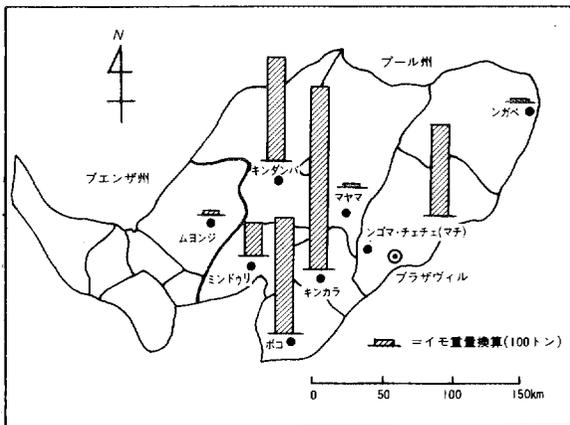
(出所) 筆者調査による。

キャッサバ製品出荷地

Ⅳ ヨロ市場への村別キャッサバ出荷量
(1993年5月～94年4月)



Ⅴ コミッション市場への県別キャッサバ
出荷量 (1993年4月～94年3月)



いう都市がどの程度の後背地を有するのか、そして卸売市場とそこで活動する流通業者が、いかなる地域といかなる関係を取り結んでいるのか、といった都市と生産地との結びつきを理解する上で重要な論点である。以下、付表1～5に基づいて作図した図4を用いて市場ごとに生産地との関係をのべた後、そうした関係を規定する要因について考察し、最後に流通業者が卸売市場および生産地の農村と取り結ぶ関係について検討する。

1. 卸売市場と出荷地

図4から卸売市場と生産地の関係を説明しよう。まず、タコンボ市場への出荷がプラトー (Plateaux) 州とキューヴェット (Cuvette) 州に集中していることがわかる。この2つの州の中でも、県によってかなり差があり、ガンボマ (Gamboma)、ブンジ (Boundji)、アバラ (Abala)、オコヨ (Okoyo) といった県からの出荷が目立っている。一方、コミッション市場については、対照的にほとんどがプール州諸県からの出荷である。プール州のなかではンガベ県とマヤマ (Mayama) 県からの出荷が少ないが、これはそれぞれブエンバ市場とムコンド市場に出荷しているためであろう。ヨロ市場については出荷村別に出荷量が示してある。ンガベ県、ジャンバラ (Djambala) 県の川沿いの村々やザイルの農村部からもキャッサバ製品が出荷されていることがわかる。

PV と PK ンフィルという2つの鉄道駅への出荷地は比較的似通っているため、同じ図上に示した。ブアンサ (Bouansa)、ルテテ (Loutete)、ルロンボ (Loulombo) といったブエンザ州およびプール州の駅からの出荷量が多い。先述したように、ピケディやフフについてはブエンザ州

からの出荷が多いのに対し、シクワングはよりブラザヴィルに近いプール州の駅からの出荷が多くなっている。

図4を一見して2つの点を指摘することができる。まず、ブラザヴィルへのキャッサバ製品の出荷地が広域にわたっていることである。ブラザヴィルに対する出荷地はレクム(Lékoumou)、サンガ(Sangha)、リクアラ(Likouala)州を除く各州にまたがり、北は約600km離れたマクア(Makoua)県、西は約350km離れたドリジ(Dolisie)駅周辺地域、さらにはザイルからも出荷されている(注1)。すなわち、ブラザヴィルとの関係だけを取り上げても、キャッサバはこれだけ広範な地域で商品化しているのである。都市から地理的に相当離れた農村でも主食の商品化という現象と無縁ではない。

第2に、それぞれの卸売市場への出荷地として特定の地域が対応していることである。図4に示された5つの卸売市場に対する出荷地は、同じ鉄道によって輸送されるPVとPKンフィル市場を除いて相互にほとんど重ならず、特定の農村部が特定の市場のみに向けてキャッサバ製品を出荷するという固定的関係が見出される。これはいかなる理由から生じるのであろうか。

ある卸売市場が特定の生産地と結びつく原因には、地理的要因(交通手段)と社会的要因(エスニシティー)とがある。まず、図5に示したコンゴの交通体系図を用いて、ブラザヴィルへの流通経路について説明しよう。

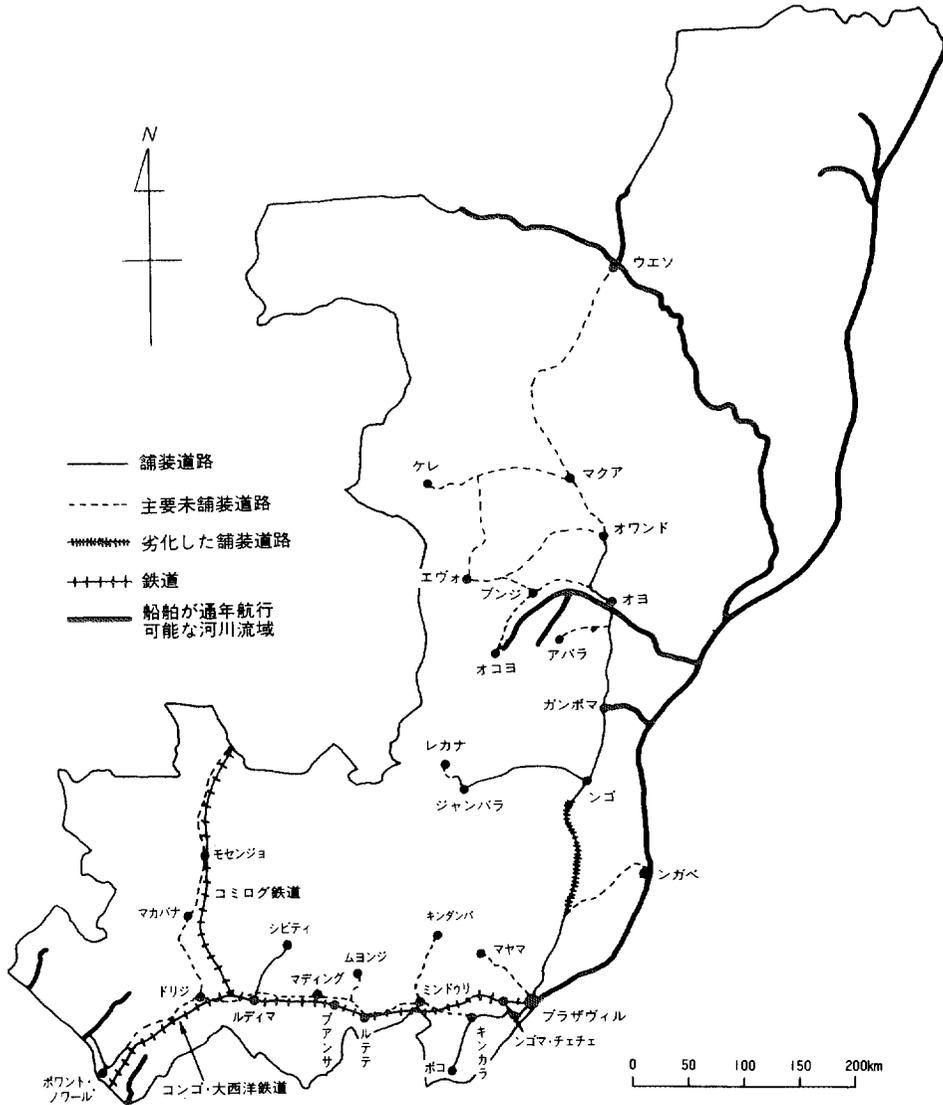
まず道路交通網に関しては、ブラザヴィルから北部へ通じる道路はオワンド(Owando)までの舗装が完成している。ブラザヴィルからンゴ(Ngo)までは以前から舗装されていたが(注2)、1980年代半ばになってそれ以北オワンドまで、

またそれ以西ジャンバラまでの舗装が完成した(注3)。この道路を経由してタコンボ市場へキャッサバ製品が出荷されている。一方、南部へ通ずる道路の舗装は進んでいない。キンカラ(Kinkala)を経てボコ(Boko)へ至る道路は以前から舗装されているが、それ以西のミンドゥリ(Mindouli)やキンドンバ(Kindamba)への道は未舗装で大変な悪路であり、四輪駆動車や大型トラックでなければ雨季の通行は不可能である(これは未舗装路一般に言える)。コミッション市場へはこの道路を経由して出荷されている。

鉄道に関しては、ポワント・ノワール(Pointe Noire)とブラザヴィルを結ぶCFCO(Chemin de Fer Congo-Océan: コンゴ・大西洋鉄道)が1934年の開通以来、ブラザヴィルの生命線としての役割を維持している。ポワント・ノワールからブラザヴィルに至る道路の舗装が進まず、通行がきわめて困難なこともあって、港湾都市であるポワント・ノワールに陸揚げされた輸入品は基本的にすべてこの鉄道を利用してブラザヴィルに搬送される。また、沿線地帯で生産される農産物の流通にも重要な役割を持ち、PV、PKンフィル市場向け商品が輸送される。一方、ガボンの国境近くで産出されるマンガンを運搬する目的で建設されたコミログ(Comilog)鉄道は、1991年に大事故を起こして以来運転されていない。

ザイル川の流域に位置するコンゴでは、河川流通も重要な役割を持つ。ブラザヴィルからは対岸のキンシャサへはもちろんのこと、ザイル川を利用して中央アフリカの首都バンギへの定期便も運行されている。ブラザヴィルより下流は滝が多く、船舶が航行できないため、ヨロ市場には上流域から農産物や炭などの燃料が

図5 コンゴの交通（1993年当時）



(出所) *Les Atlas Jeune Afrique: Republique Populaire du Congo* (Paris, Les Editions J.A., 1977), p. 47 に基づき、筆者作成。

運ばれる。ただし図4で見たように、出荷地はブラザヴィルに比較的近く、1日程度で到着できる地域が中心となっている。

このように市場はそれぞれ特定の交通手段（トラック、船舶、鉄道）によって生産地と結

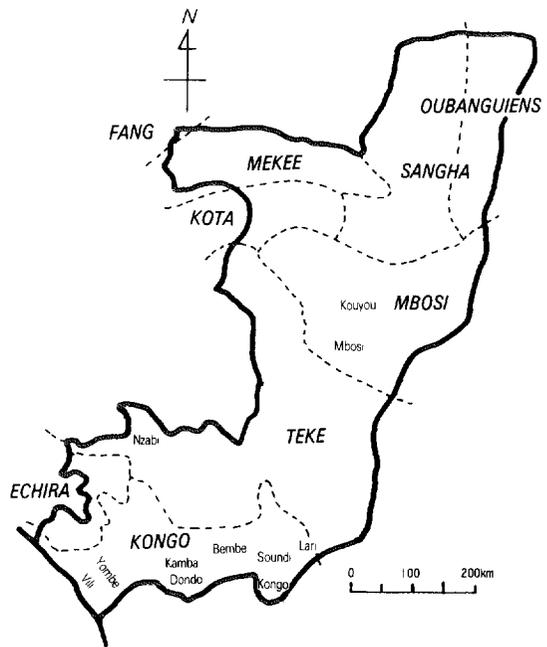
びついている。これが市場が特定の生産地と結びつく第1の要因である。しかしながら、それだけで卸売市場と生産地の結びつきを説明できるわけではない。例えば、確かにブラザヴィル市の北部に位置するタコンボ市場はプラトー州

やキューヴェット州など北部諸州からのキャッサバ製品を集め、ブラザヴィル市南部に位置するコミッション市場は南部から商品を集めている。しかし、それは市の北側から来るトラックがすべてタコンボ市場に荷を降ろすということの意味してはいない。

図4を見ると、ブラザヴィルの北部にもコミッション市場への出荷地域がある。この地域はマチ (Mati) と呼ばれ、図4-V および付表2でンゴマ・チェチェ (Ngoma Tse-Tse) 県出荷分として計上されているのはすべてここから出荷されたキャッサバ製品 (商品形態はすべてフフ) である。ここでマチについて詳細に論じる紙幅はないが、この地域は南部の部族であるラリ (Lari) の人々が近年になって入植したという経緯を持つ^(注4)。マチからフフを出荷する際、トラックはタコンボ市場の前を通過してブラザヴィル市内に入り、必ずコミッション市場で荷を降ろす。地理的には確実に近いにもかかわらず、マチから来たトラックがタコンボ市場で荷を降ろすことは決してない。

マチから来たトラックが市場を選択する際には、生産地からの距離ではなく、エスニシティーの差異が重視されている。図6にコンゴの部族構成を示すが、コミッション市場に出荷する地域に居住しているのは、ラリやそれに比較的近い言語・文化を有するスンディ (Soundi)、コンゴ (Kongo) といった人々である^(注5)。これに対して、タコンボ市場への出荷地域には、ンボシ (Mbochi)、テケ (Teke) といった部族が居住している。マチからフフを運ぶ流通業者たちは、コミッション市場を持つ南部地域 (そしてそこに居住する諸部族) との紐帯を考慮して、わざわざそちらで荷を降ろすのである。

図6 コンゴの部族構成



(出所) Institut National de Recherche et d'Action Pédagogiques (INRAP), *Géographie de la République Populaire du Congo* (Brazzaville: 1983), p. 21.

(注) (1)太文字斜体は、部族 (Groupe ethnique) の名称。(2)それ以外は、下位集団 (Sous-groupe) の名称。

流通業者に対するインタビューではエスニシティーに関する調査項目は作らなかったが^(注6)、2つの市場で使用される言語の問題からこれについて傍証できる。市場を訪問すれば即座に気がつくことだが、両市場ともブラザヴィル市内にあるにもかかわらず、各々の市場で一般に使われる言語が異なっている。すなわち、タコンボ市場において人々はコンゴ北部の共通語であるリンガラ (Lingala) 語を使って取り引きしているのに対し、コミッション市場で話されているのはラリの言語であるラリ語である。これは、市場を利用する人々の出身地の違いを明瞭に示

す事実である。市場と出荷地とは、特定の交通手段のみならず、こうした社会的紐帯によっても結びつけられている。

2. 流通業者を介した関係

市場と生産地が取り結ぶ関係についてもう少し考察を加えたい。先に筆者は、市場と生産地が交通やエスニシティーによって結びついていると述べた。大枠としてはそのような状況があるとしても、実際の市場と生産地との関係、あるいは都市と農村との関係がいかなるものであるかを論じようとすれば、両者を結びつける主体である流通業者の具体的な行動を分析する必要がある。以下、タコンボ市場とコミッション市場における筆者の調査に基づいて考察を進めたい。

まず卸売市場と流通業者の関係について考察する。のべ1854台の調査対象トラックを車両ナンバーによって整理すると481台になる。この481台についてどの卸売市場で調査対象となったか(すなわちどの市場に荷を降ろしたか)を見ると、タコンボ、コミッションの両市場で記録されたトラックは19台と全体の4%にすぎず、残る462台はどちらか一方の市場でのみ記録されている。すなわち、ほとんどのトラック(すなわち流通業者とその利用者)は、どちらか一方の市場でのみ荷を降ろしているのであり、利用を一方の市場に限定している。特定の流通業者は特定の市場に対してのみ出荷することが多いのである。

この点を出荷量によって確認しよう。表5、6に、タコンボ市場とコミッション市場各々に対する上位の流通業者の出荷量を示す。これは、インタビューしたトラックごとに出荷量を調査し、それを流通業者別に整理して得た数字であ

表5 タコンボ市場に出荷する流通業者(上位10名)

(単位:トン)

氏名	トラック所有台数	出荷量	うちコミッション市場	うちタコンボ市場
Ngl	3	788.9	0.0	788.9
Lbj	2	471.2	0.0	471.2
Lvg	3	431.3	0.0	431.3
Skt	4	400.1	92.0	308.1
Ako	1	287.1	0.0	287.1
? (Amt)	1	255.7	0.0	255.7
Ngs	2	280.0	28.5	251.5
?	1	230.9	0.0	230.9
Mht	0	227.5	0.0	227.5
? (Tmn)	1	194.3	0.0	194.3
計	18	3,567.0	120.5	3,446.5

(出所) 筆者調査による。

(注) (1) 出荷量はイモ重量換算したもの。

(2) 氏名は仮名による表記である。

(3) ?は氏名が不明な流通業者。カッコ内はトラックのニックネームを示す。

(4) 第9位のMht氏はトラックを賃借してキャッサバ製品を買い付けていた。

表6 コミッション市場に出荷する流通業者(上位10名)

(単位:トン)

氏名	トラック所有台数	出荷量	うちコミッション市場	うちタコンボ市場
Nkk	9	989.5	975.6	14.0
Btk	2	283.9	283.9	0.0
Nzl	1	257.8	257.8	0.0
Mag	4	278.1	240.4	37.6
Kkp	3	216.6	216.6	0.0
Mis	2	165.9	165.9	0.0
Btd	2	164.0	164.0	0.0
Mpl	1	156.2	156.2	0.0
Ndj	4	149.8	149.8	0.0
Jcq	2	133.5	133.5	0.0
計	30	2,795.4	2,743.7	51.6

(出所) 筆者調査による。

(注) (1) 出荷量はイモ重量換算したもの。

(2) 氏名は仮名による表記である。

る(注7)。この表から、2つの市場への上位出荷業者が截然と分かれており、多くは一方の市場にのみ出荷していることが理解できる。出荷量が多い流通業者の場合、両方の卸売市場にまたがって活動することもあるのだが(注8)、それでも2つの表から明らかなように、出荷先の市場に著しい偏りが観察される。流通業者は、ブラザヴィルの卸売市場に対して固定的な関係を持っていると言える。

一方、流通業者と生産地との関係はどうだろうか。これについては、いくつかのデータを総合して検討してみたい。まず、先に上位流通業者の出荷先市場が分離していることを示した表5、6を再度検討しよう。これら2つの表から

はもうひとつの重要な事実を読みとることができる。それは、上位流通業者の出荷量のシェアが非常に大きいことである。上位10名の出荷量はタコンボ市場でもコミッション市場でも、等しく総出荷量の39%に達する。これは、少数の大規模な流通業者が、キャッサバ製品の取引において重要な役割を演じていることを意味している。

これを生産地の側から検討しよう。表7は、10台以上のトラックが調査対象となった出荷県別に、上位流通業者名と県ごとの総出荷量に対する彼らのシェア(上位3名および5名の累積比率)を示したものである。この表から、多くの出荷県において上位流通業者のシェアが相当高

表7 出荷県別上位流通業者名とその出荷量の比重

州名	県名	調査トラック台数	第1位出荷者名	第2位出荷者名	第3位出荷者名	上位3者割合(%)	上位5者割合(%)
キューヴェット	マクア	14	Nin	Mng	Mbp	64.5	-
〃	ケレ	13	?(Amt)	Mbp	?(Htm)	57.7	76.3
〃	オワンド	26	Mbp	Kbt	Skt	32.1	42.9
〃	エヴォ	32	Ngl	Lvg	?(Amt)	78.6	85.3
〃	オコヨ	40	Ngl	Lvg	Ngs	71.3	79.9
〃	ブンジ	95	Ako	Ngs	?(Amt)	23.6	35.0
〃	オヨ	19	Kbt	Pln	Skt	45.8	57.3
プラトー	アバラ	101	Lbj	Ngs	Obr(R)	27.4	36.2
〃	ガンボマ	191	Mht(R)	Lbj	Els(R)	15.0	22.4
プール	ンゴマ・チェチェ	205	Nzl	Nkk	Msb	32.9	38.4
〃	キンカラ	483	Nkk	Btk	Mpl	47.3	51.7
〃	ポコ	322	Jcq	Mis	Ttm	21.5	30.7
〃	ミンドゥリ	87	Skt	Nkk	Mkd	32.9	47.2
〃	キンダンバ	186	Mag	Kkp	Btd	43.2	60.6

(出所) 筆者調査による。

(注) (1) 所有者あるいは賃貸者が判明しているトラックの出荷量から計算した。

(2) マクア県については、上位4名までの流通業者しか同定できなかった。

(3) 氏名は仮名による表記である。?は出荷者名不明。かっこ内はトラックに付されたニックネームで、このニックネームがついたトラック(同一ナンバープレート)の出荷量を合計した。

(4) (R)は出荷が全て賃貸トラックによって行なわれた業者を示す。その他の流通業者に関しては、出荷は全て自らが所有するトラックによるものであった。

いことがわかる。上位5業者を累計するとすべての県で20%を上回り、8割を超える県もある。多くの地域において少数の流通業者のシェアが高いという事実は、生産者の側からみれば、特定の流通業者に出荷を依存する度合いが高いことを意味している。

この点については、筆者の参与観察調査から2つの事例を述べておきたい。筆者は1993年6月、タコンボ市場への最大の出荷者であるNgl(仮名。以下同じ)氏所有のトラックに同乗し、キューヴェット州エヴォ(Ewo)県でのシクワング買い付けを観察する機会を得た。表7に示すとおり、彼はエヴォ県とオコヨ県における最大の出荷業者である。彼はまた、この地域の主たる住民と同じ部族テケの出身である。トラックには彼の親族を中心とした買い付けのチームが乗り込み、エヴォ周辺の約10カ村からシクワングを買い付けた。その方法は最初に村を通過する際に前金を渡しておき、その翌日あるいは翌々日に作らせたシクワングを引き取るというものである(注9)。彼らは1カ月に数回定期的に村を訪問し、シクワングを買い付ける。この村を定期的に訪問する流通業者は彼ら以外にはいなかった。この地域の村はNgl氏のトラックを通じたのみブラザヴィルへの出荷が可能になるのである。そして、Ngl氏がエヴォ県とオコヨ県で第1位の出荷業者であることを考えれば、彼らのトラックに出荷を依存している地域はかなり広範に及ぶであろう(注10)。

筆者はまた、1993年10月～94年1月にかけて、ンゴマ・チェチェ県マチ地区の1村落でのべ約1カ月にわたる住み込み調査を実施した。表7によれば、ンゴマ・チェチェ県はエヴォ県やオコヨ県に比べれば、上位出荷業者の集中度が相

対的に低い。しかし、筆者の滞在した村を定期的に訪問したのは1人の流通業者が所有するトラックだけであった。これはンゴマ・チェチェ県からの第1位の出荷者で、コミッション市場で第3位の出荷者であるNzl氏のトラックであった。Nzl氏もやはりマチ地区の大半の居住者と同じ部族のラリである。彼のトラックは毎週必ず火曜と金曜に村を訪問し、村人はそれに乗って来る商人にフフを売ったり、あるいは自らフフを販売するためにそれに乗ってブラザヴィルに赴いた。この村でも、ブラザヴィルとの間の物流は実質的にこのトラック1台によって保証されているだけであった(注11)。

これまで示したいくつかの事実から、流通業者と生産地との関係もやはり固定的であることが分かる。特定の流通業者は特定の生産地に赴いてキャッサバ製品を出荷することが一般的であり、生産地はごく少数の流通業者によって出荷を保証されているだけなのである。先に示したように流通業者と卸売市場との関係も固定的であることを考え合わせれば、特定の生産地が特定の流通業者の介在によって特定の卸売市場に出荷するというキャッサバ流通の構図が確認できる。

(注1) ただし、ザイールの農村部からの出荷量はヨロ市場に対する総出荷量の4分の1程度であり、5つの市場に対する総出荷量の4%程度にすぎない。かつて一般に、コンゴは大量のキャッサバをザイールから輸入していると言われていたが、少なくともこの段階では、ザイールからの輸入量はそれほど大きな割合を占めておらず、コンゴはキャッサバに関してほぼ自給体制にあると見てよい。

(注2) ただし舗装が相当劣化し、普通車が通行できない部分がある。

(注3) 舗装が完成された時期は確認できていないが、1983年発行の地図には「5カ年計画により舗装工事予定」

と記されており (République Populaire du Congo, *Carte routière du Congo* [Brazzaville: Institut Géographique, 1983]), 1982年~86年の5カ年計画によって、80年代半ばに舗装が完了したと見てよい。

(注4) マチにおける農業生産構造については、別稿(武内進一「アフリカにおける経済危機下の農村変容——コンゴ農村調査報告——」『途上国の経済発展と社会変容』[小島麗逸教授還暦記念論集]所収(近日刊行予定)、で論じる。

(注5) 部族の性格についての議論にはここで立ち入らないが、コンゴの部族構成について簡単に説明しておく。コンゴは人口の過半が南部に居住するが、その中心は16世紀頃ザイール川河口付近で栄えたコンゴ(Kongo)王国の末裔であり、彼らはコンゴ(Kongo: 複数形はBakongo)と総称されることがある。しかし現在では、政治的・文化的なアイデンティティーはラリ、スンディ、コンゴ(「コンゴ」と総称される集団の中でもボコ近郊に居住する集団を指して特にこのように呼ぶ)などの下位集団に移行している。中部や北部の中心的な部族であるテケヤンボシにおいても、実質的な求心力を有しているのはより下位レベルの集団である。本稿ではこの下位集団もとらずに「部族」と呼んでいる。

(注6) 周知のようにエスニシティーはセンシティブな問題であり、この調査のように被調査者1人にかかれる時間が限られている場合は、正確な回答が期待できないばかりか、調査者と被調査者の間に軋轢を生むと考えたためである。

(注7) 調査対象となったのべ1854台のトラックはナンバープレートによって481台に整理できる。さらにこれは所有者名によって435名に整理でき、所有者ごとに出荷量を算出した。一方、調査時にはトラックの責任者に対して、そのトラックが彼(あるいは彼の雇用主)の所有物か、あるいは賃借しているのかを尋ねたから、トラックを借りている流通業者についても出荷量を算出できる。トラック所有者がトラックを賃借している場合はその分の出荷量を差し引いた。

(注8) 両市場にまたがって活動するトラックは、台数としてはわずかに4%にすぎないが、そのキャッサバ製品積載量は約1545tであり、これは2つの市場に対する総出荷量の9.8%に達する。大規模な流通業者の中にはエスニシティーなどの制約を越えて、広範囲で経済活動を展開する者が出現しつつあると解釈できる。

(注9) 買い付けの方法については、武内進一「コン

ゴのシクワング買い付けトラック同乗記」(『月刊アフリカ』第34巻第3号 1994年3月)7~16ページ、も参照のこと。

(注10) エヴォ県とオコヨ県で第1位と第2位の出荷者であるNgl氏とLvg氏とは兄弟だと言われている。両県からの出荷量の約3分の2は彼らが所有するトラックによるものである。

(注11) 筆者がこの村に滞在している間、1度だけ違う流通業者が村を訪れた。村人によれば、彼は初めて村に来るテケの流通業者だということだった。村人は、「村に来るトラックの数が増えるのはいいことだ」と彼を歓待した。しかし、流通業者が1日村に滞在し、ブラザヴィルに向けて帰る頃には、村人たちは彼の悪口を言い始めた。村人を信用していない、フフの買付価格が安く、ブラザヴィルまでの運賃がNzl氏のトラックに比べて高い、荷物の積み方が悪い、等々である。要するに流通業者と村人との間に信頼関係が醸成されていないのである。この流通業者はそれ以後数回われわれの調査対象となったが、いずれもタコンボ市場においてであり、ブラト州からの出荷であった。彼はその後、少なくとも筆者の調査中には、定期的にマチの村落を訪れるようにはならなかったのである。このように、流通業者にとって、買い付けや輸送のための新たな地域を開拓することは容易ではない。特に人的な結びつき、あるいはエスニシティーの同質性がない場合はさまざまな軋轢を覚悟せねばならない。これは部族の違いというよりは、流通業者と村人の双方が取り引きに慣れていないことに起因する問題だろう。しかしながら、自分の出身部族の居住地域の方が、そうでない地域よりも買い付けに行きやすいという状況は確かに存在し、それが特定の流通業者と特定地域の関係の固定化を促す要因のひとつになっている。

結 語

最後に本稿で明らかになった事実をまとめ、それがいかなる含意を持ち、さらに今後はいかなる課題につながるものであるのかを述べたい。本稿の貢献は次の3点にまとめられる。

第1に、筆者の実施した調査によって、ブラザヴィル向けキャッサバ流通の規模が出荷市場

別、生産地別、そして流通業者別に明らかになった。先行研究と比較して、筆者が実施した調査の精度は高いと思われる。主食の流通に関する正確な情報は農業・農村研究あるいは社会経済構造の研究に不可欠であり、その点で有益な貢献ができたと考える。

第2に、先行研究との比較によってキャッサバ流通の近年の変化を析出することができた。特に重要な変化は、タコンボ市場に対する出荷量の急速な拡大である。これは直接的には近年の道路網の整備によるものと考えられる。この事実が示す含意は、ジョーンズの指摘以降すでに幾度となく言われていることであるが^(注1)、市場機会に対してアフリカ人が迅速に反応するということである。インフラ整備に代表される市場環境の適切な改善に対しては、流通業者や農民は迅速に反応して市場向け農産物生産を拡大させるであろう。

第3に、タコンボ市場とコミッション市場における流通業者の調査から、生産地の農村と卸売市場との間に流通業者を介した固定的な関係が存在することが明らかになった。農民は特定の流通業者にブラザヴィルへのキャッサバ製品の出荷を依存し、流通業者は決まった市場で荷を降ろす。これは、本稿において析出された、ブラザヴィルの卸売市場と生産地との間のきわめて特徴的な関係である。

それでは生産地と卸売市場が流通業者を介して固定的関係で結ばれているという事実は、いかなる含意を持つのであろうか。今後の研究課題と関連づけながら、コンゴの社会経済構造と関わる2点を述べて本稿の結びとする。

まず社会構造に関連して言えば、こうした固定的関係は、ブラザヴィル向け食糧供給がエス

ニシティーを基軸として分節化していることを意味する。本稿で明らかにされた生産地と卸売市場の固定的関係とは、特定の流通業者が特定の農村地帯と特定の卸売市場を結ぶというものだった。この場合、Ngl, Lvg, Nzl 各氏の事例が示すように、流通業者は自分が赴く農村地帯の住民と同じエスニシティーを有することが多い。彼らは自分と同じエスニシティーを有する住民が主に住む農村地帯でキャッサバ製品を買い付け、あるいはそこに赴いて旅客を乗せて、ブラザヴィルの卸売市場まで運ぶのである。したがって、やや単純化して言えば、都市農村間の食糧流通はエスニシティーを単位として閉じた構造になっている。さらに、本調査が対象とした流通経路がコンゴにおける都市農村間商品流通の主要経路であることを考えれば、ここで析出された関係は、食糧流通のみならず、コンゴの都市農村間商品流通一般に敷衍し得るものとみてよい。

こうした商品流通構造は、都市居住者のエスニシティーにしたがった住み分けという問題に関連する。ブラザヴィルにおいてエスニシティーに対応した居住区分が見られることはすでに1950年代にバランディエが指摘しているが^(注2)、今日に至るまでそうした住み分けは明らかに存続し、またそれら集団間の対立も折りに触れて顕在化してきた。本稿で明らかにされた商品流通の分節構造は、こうした都市全体のエスニシティーによる分節化を支え、それを再生産していると言えよう。ブラザヴィルの分節化構造については、本稿の主題からはずれるために議論を展開できなかったが、第II節で若干触れた1992年以降の政治的混乱との関連も含め今後研究を継続していきたい。

次に経済的な側面について言えば、流通業者と農村部との間に存在する固定的関係は、独占（寡占）的行動を取る可能性を流通業者に与える。他方、こうした固定的関係が発生する根本的な原因として流通業者数が少ないことが挙げられるが、その最大の理由はトラックが高価であり、また金融市場が未発達で融資が受けにくいために、その入手が非常に困難な点にある。トラックが稀少であれば、それに対するレントが発生するであろう。このように独占（寡占）的行動とレント収入の可能性を考慮するならば、トラックを所有する流通業者が得るマージンがかなり大きくなることが予想される。流通業者のマージンの評価、すなわち彼らの市場行動の評価という問題は、流通の経済分析における重要な課題である。本稿では流通の担い手を一括して「流通業者」の名の下に論じたが、マージンを評価するためには、トラックを所有するか否か、自ら商品の買い付けを行なうのか否か、といった社会経済的性格に応じて彼らをさらに分別して分析する必要がある^(注3)。この点についても本稿では紙幅の関係から扱うことができなかったが、稿を改めて論じることとしたい。

（注1） William O. Jones, *Economic Man in Africa* (Stanford: Food Research Institute, reprinted from *Food Research Institute Studies*, vol. I, no. 2, May 1960).

（注2） Georges Balandier, *Sociologie des Brazzavilles noires* (Paris: Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 1985 [première édition, 1955]).

（注3） 本調査から、コミッション市場とタコンボ市場とで、調査対象となった流通業者の社会経済的性格に相違がみられることが明らかになっている。一般に、コミッション市場の流通業者は運輸業に特化し、自らはキャッサバ製品を買い付けないのに対して、タコンボ市場の流通業者は自ら商品の買い付けを行なう。

〔付記〕 本稿は、筆者が1992年から94年にアジア経済研究所海外派遣員（コンゴ共和国ブラザヴィル、ガボン共和国リーブルヴィル）として実施した研究の成果の一部である。コンゴでの調査にあたって筆者を受け入れてくれた CREP (Centre de Recherches et d'Etudes Prospectives) 所長の Babassana Hilaire 教授、また調査時に助手として活躍してくれた、Kouba Charles, Hekomono-Tololo Pascal, Ngoulou Jean-Jacques, Bissombolo Victor, Koud Tibius, Bikabidy Claudien、の各氏に心から感謝したい。

（アジア経済研究所地域研究部）

付表1 タコンボ市場への出荷県別キャッサバ製品出荷量

(単位：トン)

州名	県名	調査トラック (台数)	出荷量			計 (イモ換算)
			(シクワング)	(フフ)	(ビケディ)	
キューヴェット	マクア	14	37.5	5.9	0.0	117.3
〃	ケレ	13	74.7	5.6	0.0	208.9
〃	オワンド	26	91.9	15.3	0.0	291.0
〃	エヴォ	32	247.7	9.9	0.0	659.0
〃	オコヨ	40	303.7	9.4	0.0	797.0
〃	ブンジ	95	583.0	25.8	0.0	1,560.8
〃	オヨ	19	60.8	13.5	0.0	205.8
プラトー	不明	3	18.1	0.7	0.0	47.9
〃	アバラ	100	344.4	9.7	0.0	899.8
〃	ガンボマ	191	1,484.3	59.6	0.0	3,949.3
〃	ジャンバラ	8	0.0	9.1	0.0	36.5
〃	レカナ	5	0.0	5.1	0.0	20.5
不明	不明	1	8.1	0.1	0.0	20.7
合計		547	3,254.3	169.6	0.0	8,814.3

(出所) 筆者調査による。

付表2 コミッション市場への出荷県別キャッサバ製品出荷量

(単位：トン)

州名	県名	調査トラック (台数)	出荷量			計 (イモ換算)
			(シクワング)	(フフ)	(ビケディ)	
プール	ンガベ	1	0.0	4.4	3.2	22.2
〃	マヤマ	5	12.3	0.0	0.0	30.7
〃	ンゴマ・チェチェ	205	0.0	305.6	0.0	1,222.5
〃	キンカラ	483	780.2	112.8	0.0	2,401.6
〃	ポコ	322	316.6	184.5	0.0	1,529.3
〃	ミンドゥリ	87	182.6	3.6	0.0	470.9
〃	キンダンバ	186	514.7	5.3	0.0	1,307.9
ブエンザ	ムヨンジ	7	12.2	0.0	0.0	30.5
プラトー	アバラ	1	0.0	0.0	0.0	0.0
不明	不明	10	0.0	0.0	0.0	0.0
合計		1,307	1,818.6	616.1	3.2	7,015.6

(出所) 筆者調査による。

付表3 ヨロ市場への出荷地別キャッサバ製品出荷量 (単位：トン)

国名	州・県名 ¹⁾	村名	調査船舶 (隻数)	出 荷 量			計 (イモ換算)
				(シクワンク)	(フフ)	(ピケディ)	
ザイール	エカトウール		2	0.0	0.0	28.0	40.0
"	バンドウンドウ		17	0.0	84.5	335.8	817.6
"	マルク ²⁾		2	0.0	0.0	0.0	0.0
コンゴ	不明		8	0.0	0.0	2.5	3.6
"	ンゴマ・チェチェ	Lessia	3	0.8	0.7	3.2	9.2
"	"	Lingoli	2	0.0	0.0	0.0	0.0
"	ンガベ	Maipili	2	0.0	3.8	4.6	21.7
"	"	Brique	13	0.0	29.4	67.3	213.6
"	"	Brique 2 ³⁾	17	0.0	40.5	47.4	229.8
"	"	Dinga Mawa	4	0.4	4.2	7.7	28.6
"	"	Edouani	25	33.1	13.8	73.4	242.6
"	"	Kaba Ecole	4	0.2	1.8	5.2	15.2
"	"	Kimpoko	13	0.0	21.2	15.0	106.4
"	"	Kounzoulou	10	5.6	10.2	20.2	83.7
"	"	Libanga	1	0.0	0.6	1.4	4.1
"	"	Mafamba	17	0.0	19.9	47.7	147.8
"	"	Mboka Lefini	33	4.7	24.1	97.0	246.7
"	"	Mokaba	1	0.0	1.0	1.4	6.0
"	"	Mossengui	2	0.0	1.9	3.9	13.1
"	"	Mouala	12	37.2	11.3	40.0	195.5
"	"	Ngabe	5	0.0	11.3	5.8	53.4
"	"	Ngobila	22	1.8	72.9	39.6	352.8
"	"	Sedek	6	0.0	12.3	10.6	64.1
"	ジャンバラ	Bowando	33	8.3	34.5	88.1	284.6
"	"	Leniongolo	10	2.6	5.6	33.0	75.8
"	"	Lilanga	3	1.3	4.4	12.7	38.9
"	"	Mpala	9	0.2	15.3	25.0	97.5
"	"	Mpouya	7	0.0	25.6	30.5	146.0
合 計				283	96.2	450.7	3,538.6

(出所) 筆者調査による。

(注) 1) ザイールについては州名。コンゴは県名。

2) マルク地区はキンシャサ市に含まれる。

3) BriqueとBrique 2は隣接した村であり、図4-IVでは両方を合計して「ブリック」として示した。

付表4 PV 駅への駅別キャッサバ製品出荷量

(単位：トン)

	駅が位置する州名	シクワング	フフ	ビケディ	イモ形態	その他キャッサバ製品	合計 (イモ換算)
Pointe Noire	クウィル	6.1	2.0	0.0	0.0	3.3	36.5
Ngondji	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Ntombo	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Hinda	〃	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.4
Makola	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Mboukou	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Tchitondi	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Yanga	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Bilala	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Bilinga	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Mfoubou	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Les Saras	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Malemba	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Pounga	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Mvouti	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Masseka	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Les Bandas	ニアリ	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Moukondo	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Nkouni	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Nemba	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Tsoumbou	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Tsessi	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Nzombo	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Mvougouti	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Nzoungou-Kibangou	〃	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4
N' go Nzoungou	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Dolisie	〃	11.3	24.8	0.0	0.0	0.0	127.6
Tao-Tao	〃	0.1	0.3	0.0	0.0	0.0	1.4
Moubotsi	ブエンザ	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	2.5
Mont-Belo	〃	0.0	4.4	0.0	0.0	0.0	17.7
Loudima	〃	0.2	7.4	0.1	0.0	0.0	30.3
Moutela	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Nkayi	〃	0.5	20.5	1.8	0.2	0.0	85.9
Bodissa	〃	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0	3.6
Madingou	〃	1.4	25.9	19.0	1.8	0.0	136.0
Kimpambou	〃	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.8
Bouansa	〃	6.4	151.2	109.5	37.1	0.0	814.6
Loutete	〃	11.6	27.9	65.5	3.4	0.0	237.6
Kimbedi	ブール	9.1	1.8	5.5	3.2	0.0	41.1
Loulombo	〃	17.4	0.9	0.1	0.3	0.0	47.6
Kinkembo	〃	9.3	3.7	56.4	0.0	0.0	118.5
Kingoyi	〃	11.2	4.1	13.9	0.1	0.0	64.2
Mindouli	〃	72.0	8.2	5.1	0.2	0.0	220.1
Missafou	〃	133.5	0.3	3.0	1.2	0.0	340.5
Massembo	〃	30.3	4.5	0.2	0.0	0.0	94.0
Loualou	〃	0.1	0.3	0.0	0.0	0.0	1.5
Matoumbou	〃	2.9	0.0	0.0	0.0	0.0	7.2
Madzia	〃	25.8	7.2	0.0	0.0	0.0	93.0
Ngabouloumou	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Kibouende	〃	133.0	7.0	2.1	0.2	0.0	363.9
Mayongongo	〃	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	2.2
Kibossi	〃	13.3	0.5	0.0	0.0	0.0	35.4
Ngoma Tse-tse	〃	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0
Kielle Tenard	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
		496.9	304.9	282.2	47.8	3.3	2,926.0

(出所) PV 駅鉄道貨物申告書に基づき筆者計算。

付表5 PKンフィル駅への駅別キャッサバ製品出荷量

(単位：トン)

	駅が位置 する州名	シクワン グ	フフ	ビケディ	イモ形態	その他キャ ッサバ製品	合 計 (イモ換算)
Pointe Noire	クウィル	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Ngondji	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Ntombo	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Hinda	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Makola	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Mboukou	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Tchitondi	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Yanga	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Bilala	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Bilinga	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Mfoubou	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Les Saras	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Malemba	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Pounga	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Mvouti	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Masseka	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Les Bandas	ニアリ	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Moukondo	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Nkouni	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Nemba	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Tsoumbou	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Tsessi	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Nzombo	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Mvougouti	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Nzougou-Kibangou	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
N' go Nzougou	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Dolisie	〃	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.4
Tao-Tao	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
Moubotsi	ブエンザ	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	1.0
Mont-Belo	〃	0.0	0.8	0.0	0.0	0.0	3.0
Loudima	〃	0.0	5.8	85.4	0.0	0.0	145.1
Moutela	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Nkayi	〃	0.0	1.1	0.0	0.0	0.0	4.3
Bodissa	〃	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	1.1
Madingou	〃	0.1	23.2	59.4	0.2	0.0	178.0
Kimpambou	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Bouansa	〃	0.4	54.8	414.4	1.0	0.0	813.0
Loutete	〃	35.5	71.0	399.6	1.1	0.0	944.8
Kimbedi	プール	1.2	1.8	112.5	0.2	0.0	171.0
Loulombo	〃	8.9	22.9	652.2	0.6	0.0	1,046.2
Kinkembo	〃	2.9	1.4	119.4	0.1	0.0	183.4
Kingoyi	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Mindouli	〃	108.4	9.1	62.9	0.0	0.0	397.3
Missafou	〃	57.0	2.2	13.1	0.0	0.0	170.0
Massembo	〃	14.0	1.1	0.0	0.0	0.0	39.4
Loualou	〃	2.3	0.7	0.0	0.0	0.9	12.3
Matoumbou	〃	1.4	0.1	0.0	0.0	0.2	4.6
Madzia	〃	38.7	4.6	0.0	0.0	0.0	115.2
Ngabouloumou	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Kibouende	〃	90.2	15.7	10.5	0.0	0.0	303.3
Mayongongo	〃	17.6	1.7	0.0	0.0	0.0	51.1
Kibossi	〃	5.0	0.7	0.4	0.0	0.0	16.0
Ngoma Tse-tse	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Kielle Tenard	〃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
		383.4	219.5	1,929.8	3.3	1.1	4,600.8

(出所) PKンフィル駅鉄道貨物申告書に基づき筆者計算。