

## A-4海と海峡

### 029. 海のインドネシア

《海》と《陸》は対立概念であり、国家にも海指向型と陸指向型があるのでなかろうか。“東南アジア多島海”といわれる海域を地盤とする島国インドネシアは海・陸の両者が縞模様を織り成している。インドネシアの主要民族のジャワ人、スンダ人、ミナン人、バタック人、バリ人などは農業に専念する陸型である。これに対してマレー人、ブギス人、マカッサル人、ブトン人は海型であるがマイナーであるため、インドネシア全体としては陸勢力が海勢力を圧倒している。

マレー人(→605)はマラッカに交易の拠点を設け、海上交通を支配し自ら香料諸島に出かけて香料貿易を支配した。マレー人は地中海のフェニキア人のように東インドネシア沿岸各地に移住した。香料諸島のスルタンにはマレー人の血が流れている。マレー語が東南アジア島嶼部の共通語になったのはマレー人が海域の商業を牛耳っていたからである。

ブギス人(→617)やマカッサル人(→616)も海洋民族として商業に従事し、中国あるいはアラビアからの交易船に拮抗する地元勢力であった。ヨーロッパから帆船の到来による外部勢力に対して地元勢力は対等に商権を競った。

やがて銃や大砲を備えたヨーロッパ勢の大型帆船の武力の前に東南アジア海域にあったアチェ王国(→257)、マラッカ王国、バンテン王国(→261)、ゴワ王国(→267)、テルナテ王国(→269)等の港市国家は外来勢力に屈した。

さらに近代兵器と汽船の出現により東南アジア海域における地元勢力はオランダ領東インド(→275)の秩序下に組み入れられ、ローカルな交易にしか参加できなかった。マレー人やブギス人の海洋民族は沿岸で農業する農耕民に転じ、たまに海峡へ出て気晴らしの海賊稼業(→883)で鬱憤を晴らした。

インドネシア独立によりオランダは追放されたが、陸指向の農業国家の色彩の強いジャワの主導によって成立したインドネシアは陸が主であり、海は従であった。東南アジアの海域を駆け巡っていたブギス船は国境という枠内に閉じ込められた。

しかし近年になって海洋国家インドネシアの復権の兆しもある。1999年のワヒド内閣(→411)の人事と組織改正で意外な感じを与えたのは国軍司令官に海軍からウイドド(Widodo)が就任したことである。陸軍が圧倒的に優位であるインドネシアでは仰天の人事であった。陸軍が治安で失点を重ねたという事情があるにせよ、インドネシア国軍における海軍の進出はインドネシアの海の時代の到来を意味するものであろう。インドネシアの国防を純技術的に考えるならば、海軍さえあれば陸軍は不要である。

ワヒド内閣のもう一点の改革は多くの省が格下げや統合の中で海洋開発省が新設されたことである。

### 030. 群島理論

インドネシアは陸地面積からもそれなりの大国であるが、陸を囲む海についても自らの海領域としてその面積を7.9百万k m<sup>2</sup>としている。陸地面積1.9百万k m<sup>2</sup>の4倍以上であり、領土の総面積の81%が海というのがインドネシアの主張である。この海の領域面積は群島理論(wawasannusantara)によって支えられている。

現在の国際海洋法では領海を陸からの距離で定めている。1930年の国際会議で当時の陸からの大砲の届く範囲内である3海里<sup>1</sup>が認知された。領海以外は公海であり、《狭い領海》《広い公海》というシンプルな柱によって規律されてきた。公海を広くするのは世界の海を自由に利用しようとする海洋大国の論理である。

第二次世界大戦後、新興独立国の主張で陸からの距離は12海里に拡大された。南アメリカ・アジア・アフリカなど海洋に面しながら利用が立ち後れていた国はさらなる領海拡大を要求し、その距離として200海里を主張した。

今日では領海問題は棚上げにして“経済水域”という概念で200海里が受け入れられ、200海里の排他的経済水域によって水産資源などの主権がその国に認められる。

かつて日本の漁船は世界の海を自由に操業していたが、外国が経済水域を設定することにより漁業はその国に規制を受けることになった。日本の漁船がバンダ海で拿捕される事件(→554)があった。日本は島嶼国家であるが、領海問題については自国の領海は広い方が良く、他国の領海狭い方がよいという二律背反の立場にある。

海底の鉱物資源については水深200mまでの大陸棚説が原則であるが、最近では技術の進歩により7000m水深での石油開発も可能になり、経済水域との関連が強くなった。

ところでインドネシアは200海里の経済水域で満足しているわけではない。陸からの距離によるかぎり島と島の間に隙が生じ、その分は公海になる。

そこで出てくる発想が“群島理論”という海領域の考えである。インドネシアのように群島国家の場合、群島を結ぶ内側のすべての海域は距離、広さを問わず陸地と不可分の一体をなす領土であり、インドネシア共和国の絶対的な主権の下にあるというものである。

群島理論はジュアンダ宣言<sup>2</sup>として発表され以来、国家の統一、領土の一体性からのインドネシアの国論であり、1973年に国民協議会において国策の基本方針として明記された。

しかしながら群島理論は現行の国際海洋法から大きく飛躍し、公海の航海自由<sup>3</sup>、海洋/海底資源、領空権などに与える影響が大きすぎるため国際的には認められていない。しかしその後、フィリピン、フィジー、モーリシャスなどの群島国家と共同で1982年の海洋法会議で群島理論の存在を訴え、国際的認知を得るまでにはいたっている。

インドネシアに限らず日本を含めた島嶼国家すべてにいえることであるが、下手に砂漠やツンドラの陸地面積の大きい国よりも、陸地面積は小さくとも海を含めた島嶼国家の方が資源を有する面積<sup>4</sup>は広い。

### 031. インドネシア海

インド洋側では7500mの深さのジャワ海溝がジャワ島のすぐ南に並行している。遠く南極大陸につながる

<sup>1</sup>海里(seamile,nauticalmile)は海面上の長さや航海・航空距離などを表す距離の単位である。元々は緯度1分であるが、1海里は1852mと定義された。ちなみに毎時1海里の速度をノットという。

<sup>2</sup>インドネシアが群島理論をジュアンダ宣言として発表(1957年12月3日)した頃はイリアンの帰属問題でオランダ船、地方の反乱を支援する米国船がインドネシア近辺の海域を遊弋していた。群島理論はこれら外国船に対する警告の意味もあった。

<sup>3</sup>インドネシアではALKI(ArchipelagoSeaLanes)のコンセプトで外国船舶の領域内航行を認めることを明らかにしている。

<sup>4</sup>日本の排他的経済水域(EEZ)は447万k㎡になる。国土(領土)面積43万k㎡の約10倍である。ちなみに1位は米国762万k㎡、2位オーストラリア、3位インドネシア541万k㎡、4位ニュージーランド、5位カナダ、6位日本である。出所山田吉彦「日本の国境」新潮社(新書)

インド洋の波はうねりも大きく、心なしか海の色も黒々しており人を拒絶する海であった。東南アジア世界の醸成は内側で行われてきており、インド洋側は外郭であった。ジャワ海の賑やかな玄関に対しインド洋は鎮まる奥座敷といったところであろうか。

自然に畏怖を抱いたジャワ人はインド洋にも神の存在を信じた。ロロ・キドゥル(→949)はインド洋に住む“海の女神”である。女神の怒りを鎮めるため伝統的な儀式がパラントリティス海岸(→124)や東ジャワのペリギ海岸で行われる。しかし中には逆らう者もいて空手を習う一団がマラン南方の海岸で隊列をなして波を止めるという技に挑戦し、数名が帰らぬ人となった。ロロ・キドゥルの怒りをかったからである。プラブハンラトゥ(→111)でブルガリア大使が溺死した際もロロ・キドゥルが連れて行ったと噂された。

彼女は特に緑色の衣装をつけた人間を許さない。何故なら緑は彼女だけが使用しうる色である。ジャワ人が海を怖がる一つの理由はロロ・キドゥル女神の伝説にある。仮にジャワ人が海に入る場合も緑の衣服をつけることは自殺行為と考えている。

同窓会である女性とインドネシアの話になった時、女性の知り合いの青年がバリ島へサーフィン出かけて死んだ際のインドネシア人の対応に憤慨していた。私はその青年は緑色のパンツを付けていたに違いないと冷ややかに聞いていた。

インド洋側に航路が発達したのは航海技術の発展後である。それまでスマトラ山中の資源の輸送路は川を下り、ジャワ海側の港から世界に搬出された。インド洋側のパダン(→097)は植民地時代に入り拓けた港町である。

ジャワ島でもインド洋側は所々に漁村が点在する程度で人口も少ない。商業ルートから外れており、チラチャップ(→124)以外にはさしたる港町もない。水が奇麗であるためリゾート地がある。自然環境保護の国立公園もインド洋側にある。

インドネシアの地図を見るとインド洋にインドネシア海<sup>5</sup>と記してある。インドネシア海は国内だけで国際的には認知されていない。

ところで海に国の名前がつくといろいろと厄介なことになる。例えば中東の石油の積み出される湾をイランはペルシア湾と称し、アラブ側はアラビア湾であると主張している。日本の地図帳では両名を併記している。

海の名の問題個所は身近の「日本海」にもある。日本地図は当然、世界の大方の地図は日本海(Sea of Japan)であっても、韓国・北朝鮮では「東海」として日本海なる万国公知の名称に生理的としか見えない拒絶反応を起こしている。

中国は南シナ海、東シナ海という「シナ」という名称故にそこにある島は中国の領土であるとの詭弁を正当化している。海の名前に国名がからむと物事はややこしくなるという事実だけを記しておく。

## 032. マラッカ海峡

インド洋と太平洋はマレー半島とスマトラ島間の水路によって結ばれている。この長さ 800 km、狭い所は 40 kmの幅の水路がマラッカ海峡である。海峡の英語は“starit”であるが、“The Straits”となると“マラッカ海峡”

<sup>5</sup>インドネシア制作の地図ではインド洋には①laut Indonesia=インドネシア海 or②SamuderaHindia=インド洋が記載されており、Samudera Indonesia=インドネシア洋は見かけない。インド洋のうちインドネシアに接近する部分をインドネシア海としているらしい。

のことで世界に通用する固有名詞<sup>6</sup>である。二つの大洋の間にあるマラッカ海峡はモンスーン(→003)の入れ替わる所であり、風を利用する帆船時代には風待ちのため停泊の必要性からマラッカという港市が、マラッカ王国として栄えた。

マラッカの港にはアラビア、ペルシア、インド、中国、琉球からの商船<sup>7</sup>が訪れ商人が蝟集した。16世紀以降は遠来のヨーロッパのポルトガル、オランダ、イギリスなどの諸国<sup>8</sup>がマラッカを舞台に覇権を争った。また沿岸では幾つかの王国の興亡が繰り返された。

航空機のない時代には船が運ぶのは物だけではない、西洋と東洋を結ぶ宗教や文化伝播の回廊であった。この海峡は伝道者や英雄や商人の往来した“歴史海道”であった。マルコポーロはヨーロッパへの帰途はマラッカ海峡を経由した。ザビエル(→716)もアメリカのペリー提督もロシアのバルチック艦隊(→350)もマラッカ海峡をへて日本へやってきた。

明治以降、多くの日本人もこの海峡を経て西洋文化の吸収に出かけた。不幸にして途上で倒れた人もいる。二葉亭四迷の墓はシンガポールの日本人墓地にある。海峡を通過する人は船上からどのような感慨を抱きながら“泥地の海”に沈む夕日の美しさに見とれたであろうか。

今日では人の移動はメッカ巡礼(→816)でさえ航空機であり、客船による人の移動は文化的意味での重要性は失った。しかしマラッカ海峡を通行する物資の移動は増大しており、航行する船の数も量も格段の規模となっている。かつての“海のシルクロード”であるマラッカ海峡は世界歴史上の重要な航路であり、今日においても世界の貿易の1/3<sup>9</sup>がこの海峡を通過するといわれている。

マレー半島側のマラッカはかつてのマラッカ王国の繁栄の遺跡を観光資源として生業にしている。ポルトガルの手に落ちたマラッカに代わったアチェ王国(→257)の繁栄も消えた。マラッカ海峡を通過する船はこれらの過去の栄光の港市王国の沖合いをかすめる。

マラッカ海峡はマレーシアとインドネシアの国境になっている。国境はオランダと英国が植民地の縄張りを決めた1824年の英蘭協定(→276)によるものであり、沿岸の住民の意志とは無関係である。マラッカ海峡の主人公として18世紀頃まで海峡を舞台に活躍したマレー人(→605)、アチェ人(→604)は交易の市場を離れ、漁業やローカルの商業に従事して細々と生きている。

海峡の東の入口のシンガポール海峡にシンガポール(→463)という独立国が存在する。今日では超近代情報の技術を駆使するシンガポールがマラッカ海峡の港市都市の伝統を受け継いでいる。しかしシンガポールの主人公は中国からの移住民の後裔の華人である。

<sup>6</sup>英国が植民地時代にペナン、マラッカ、シンガポールを合わせて海峡植民地として以来『The Straits』は今日ではマラッカ海峡のことであるが、元々はジブラルタル海峡のことであった。マレーシアやシンガポールには Straits と名のつく新聞や企業などの固有名詞が多い。

<sup>7</sup>ヨーロッパ船の登場以前は南シナ海には中国のジャンク(junk)船が活躍していた。ジャンク船は3本マストの平底である。インド洋にはアラビア商人のダウ船が活躍していた。ダウ船は1枚帆であるが、逆風でも航海できた。ジャンクとダウ船の交錯するところがマラッカ海峡であった。

<sup>8</sup>ポルトガルは1511年にマラッカ王国を攻略した。オランダはバタビアを建設して東インドの根拠地としたが、ポルトガルの凋落に付け込み、1642年にマラッカを占領した。バタビアのライバルを従属させる目的である。1795年英国はマラッカを攻略し、その後マレー半島が英国の植民地になった。拙著『マレーシア百科』A.歴史

<sup>9</sup>数字が大きすぎるように思うが舟橋洋一『青い海をもとめて』2005から引用した。

### 033. マラッカ海峡の航行

1995年2月19日、インドネシア、シンガポール、マレーシアの3カ国外相会議でマラッカ海峡中でも特に問題のあるシンガポール海峡においては幅800mにすぎないため、航行分離方式確立を合意し、東行き、西行きのレーン区分を設けた。

マラッカ海峡の年間の通行船舶は1000トン以上の船舶で42,000隻、1日100隻以上である。夜明けとともに300～500mの間隔で自ずと一列縦隊の行列ができる。

積載量15万トン以上のVLCCという巨大タンカーは全神経を傾けてマラッカ海峡<sup>10</sup>を通過する。特に最大の難所は浅瀬のあるシンガポール海峡<sup>11</sup>である。石油満載のタンカーはシンガポール海峡を通過する時間帯を満潮時に合わせるためインド洋航海中から速度を調整する。最近では海賊(→883)も油断ならない。スマートラン・ストームといわれる激しいスコールに遭遇すれば視界は遮られる。インド洋や太平洋では手持ちぶさたの船長もマラッカ海峡の通過だけは陣頭指揮である。

1972年、インドネシアはソ連が提言したマラッカ海峡の国際水路化を拒否した。国際水路とはいかなる国の船も自由に航行ができ、領海主権国の規制を受けない水域である。今日のマラッカ海峡の航行は国際水路ではないが、国際協調の観点からインドネシア・マレーシア・シンガポール3国の共同管理の下に“無害通航の原則”による国際航行が認められている。大型タンカーのマラッカ海峡通行規制方針が確認されている。

沿岸三国の利害は共通ではない。シンガポールはマラッカ海峡の国際水路化に賛成である。自由通航により多くの船がマラッカ海峡を通航しシンガポール港を利用することを期待している。これに対してインドネシアはマラッカ海峡の国際水路化によって受けるメリットはない。船舶の通航による海洋汚染のリスクなどのデメリットしかない。

マラッカ海峡を最もよく利用するのは日本へ往来する船である。特に中東からの石油タンカーが目立つ。日本としてはマラッカ海峡の航路の整備は国費ででもやりたいが、主権国家の領海へ国が直接出て行くことは差し障りがある。このため日本の船舶業界は財団法人「マラッカ海峡協議会」を設立し、安全確保のため航路標識を設置や海図作りなど協力さえ気を使いながら行っている。

日本では「マラッカ海峡は日本の生命線」という台詞が何かの思惑のもとに唱えられる。日本のビヘイビアはオーバー・プレゼンスとして不信感をもたれるリスクをとまなう。

マレー半島が最も狭まる地点はタイ国のクラ地峡である。幅は40kmにすぎないが、山が険しい。航海技術の発達する前は東西の海上交通をショートカットするためクラ地峡の陸送が行われた。今日もクラ地峡に運河を開掘しようというアイデアがある。あるいはパイプで結ぶという案もある。ついでに製油所を設けて製品にするという、これらはマラッカ海峡への全面依存を避けてリスクを分散させる対策である。

マレーシアが自国領土での石油横断輸送のプロジェクトを計画している。

### 034. マラッカ内海

マラッカ海峡の両岸のマレー半島もスマトラ島もマングローブ(→006)に覆われた低湿地である。マングロ

<sup>10</sup>マラッカ海峡の航行が世界有数の難所である理由は、①浅瀬が多い。②雷雨と突風伴ったスコールが襲来する。

<sup>11</sup>最大の難所はフィリピン水道からラッフルズ灯台を経てセントジョーンズ、ホースバークにいたる50マイルの狭水道が魔の海として船長に恐れられている。

ープの先に海は浅い泥の海となって沖に広がっている。潮の干満の差は大きく干上がった泥の海にハゼや蟹のような小動物が蠢<sup>うごめ</sup>めいている。

飛行機から見ると川のもたらず土泥は白濁色となって沖に広がり、ある線まで溶け合うことない明確な紋を描いており、ある一線で急に海の色が変化する。白けた青色は波紋をへて海洋の青黒い色になる。

マレー半島はユーラシア大陸の地続きであるという厳然たる事実から民族の移動はマレー半島経由で東南アジア島嶼部に広がったと錯覚しやすい。しかし、実際のマレー半島は険しい山岳のジャングルであり、民族移動には障害物であった。スマトラ島に渡った民族が時代の経過とともにスマトラ島から半島へ移動して定着したのがマレー人(ムラユともいう)である。マレー人の故郷はマレー半島ではなくスマトラ島であり、マレー半島とスマトラ島は海峡を挟む同一文化圏として発展してきた。

何れにせよマレー人は商業の人としてマラッカ海峡を支配し、マレー語は地域全般の共通語<sup>12</sup>になった。かつて15世紀にマレー人の交易国家のマラッカ王国が繁栄した。これは海峡支配の中心がスマトラ島のパレンバン(→101)にあったスリウィジャヤ王国(→255)がジャンビ(→100)を経てマラッカへと転移して行ったものである。

インドネシア独立前、民族主義者の中で今のマレーシアを含む“大インドネシア(→014)”の独立が論じられた。またスカルノ大統領当時はマレーシアの発足に反対して対決(→383)した。インドネシアのマレーシアに対する何か押し付けがましい対応にはインドネシア側に“本家意識”のようなものが深層にあらう。

マラッカ海峡はムラユ(マレーの原語)語(→606)を話すムラユ人の海であった。海を囲む同一の文化圏という意味ではマラッカ海峡は日本の瀬戸内海である。しつこく繰り返すとマラッカ海峡の国境の存在は日本の瀬戸内海に国境を引いたようなものである。

マラッカ海峡の兩岸の経済発展に伴い海峡を横断するマラッカ架橋は誰でも思い付く。日本の瀬戸大橋や明石海峡大橋の実現を見ると技術的に可能であろうが、問題は資金である。スハルト大統領の次女ティティ(→452)がマラッカ架橋プロジェクトを打ち上げた。姉のトゥトゥットと比べ事業に出遅れた次女がパパに泣き付いたにちがいない。子煩悩のパパは子供の願いは何でも聞いてやった。

派手なプレゼンテーションの割にはマスコミも真面目に取り上げなかった。この一族の狙いは架橋そのものよりよりは、一族が唾<sup>つば</sup>をつけたスマトラ島側の橋の起点の地価を吊り上げて大もうけするか、架橋の資金を外国から集めてネコババするか、どうせろくでもないことしか起きないであろうと無視された。スハルト政権末期のことである。

⇒605. マレー人

### 035. シンガポール海峡

マラッカ海峡の東の太平洋への出口になる水路にシンガポール海峡はマラッカ海峡の中で最も狭いところである。島々の間をぬけるようにして結ぶレーンがシンガポール島の前面になる。シンガポールから対岸の

<sup>12</sup>共通語(リンガフランカ lingua franca)。異なる言語が接触したときに商取引やコミュニケーションの手段として共通する言語の必要性が生じ、参加する人々の言語をもとに新しく混成される言語をいう。かつて行き来の盛んであった地中海沿岸には、イタリア語、フランス語、スペイン語、ギリシア語、アラビア語、トルコ語などの混成のリンガ・フランカ(共通語)が生まれた。コロンビアの部族間にもリンガ・フランカが存在するという報告もある。

インドネシアの島々は大河の対岸のように見え、航行する船も手にとるようである。明石海峡や関門海峡などと比較すると海峡の幅は広いように見えるが水深のある場所が限られている。

シンガポール海峡は水路が狭いことに加えてインドネシア、マレーシア、シンガポールの国家の主権が踵<sup>きびす</sup>を接する複雑な海域である。複雑さの所以は海峡と不可分であるシンガポール島の歴史を紐解かねばならない。

そもそもマレー半島・スマトラ島の一带はマレー世界(→605)であった。マレー半島の先端はリアウ諸島(→094)が散在し、シンガポール島はジョホール水道というマレー半島とは狭い水路を隔てたリアウ諸島の一つである。

シンガポールがマラッカ海峡の海上交通の要所という所に目をつけた英国のラッフルズ(→276)の独断専行の強引な策略によって開港して以降、大英帝国の旗のもとに急速に発展したのはシンガポールが“自由貿易港”であったからである。

当時の東南アジアはバタビア(→153)を拠点とするオランダの勢力圏であり、オランダ東インド会社(→272)が交易を独占していた。このため世界各地からの貿易商人はオランダの独占を嫌い自由に商売のできるシンガポールに集まった。シンガポールは自由貿易の場を提供し、香辛料に限らずあらゆる商品の中継貿易の基地となった。

シンガポールは自由貿易港という歴史の特殊性故に世界各地から人が集まったが、最大の住民は華僑といわれる中国からの移民であった。この結果、現在もシンガポールの人口は 2/3 は中国系住民であり、マレー世界に異質な社会を築きシンガポールという別の国<sup>13</sup>が誕生した。マレー世界の鬼子<sup>おにご</sup>である。「マレー人の海に浮かぶ華人の孤島」といわれるようにシンガポールはマレー人(インドネシア人を含む)に包囲されている。

中継貿易を生業とするシンガポールはマラッカ海峡に繁栄したマラッカ、アチェの港市国家の伝統を引き継ぐものである。しかし第二次世界大戦後に独立したインドネシアとマレーシアにとって大英帝国の置き土産であるシンガポールは厄介な存在である。特にシンガポールの経済的な繁栄には複雑な思いであり、憎悪感情も引き起こしかねない。

密輸船にとってシンガポールは誘惑の都であり、海峡を自由に往来している。インドネシアにとってシンガポールは柔かい下腹に食い込んだナイフのようなものである。マレーシアとは国土が橋で繋がっているだけに感情の軋轢<sup>あつれき</sup>はより切実である。

“東南アジアのイスラエル”にも例えられる国際関係の置かれた状況の難しさの中でシンガポールの生存の道は近隣諸国との平和友好関係の推進しかない。これはまた中継貿易国家の定めでもある。

⇒463.シンガポールの存在

<sup>13</sup>マレー半島をその形から乳房に例えられことがある。もちろん人間ではなく牛の豊かな乳房である。その乳房に吸い付いているのはシンガポールである。マレー人にとって国土まで奪い取られた上にマレーの富はシンガポールの“異邦人”に搾取されてきたという怨みの潜在意識がある。シンガポールはマレーシアを構成する1州として1963年9月に英国から独立したにもかかわらず、2年後の1965年8月、シンガポールはマレーシアから離脱して別の独立国になったのは民族構成の相違に起因する。

## 036. ジャワ海

ジャワ島の北側の海は《ジャワ海》である。南側の海は《インド洋》である。この北と南の各々の海はいろいろな意味で対照的である。ジャワ海は浅い内海でおだやかである。潮の干満の差も大きく、泥の干潟が沖に広がっている。

ジャワ海を取り巻くジャワ島、スマトラ島、カリマンタン島の地形は斜めにした盆のようにジャワ海に緩やかな勾配になっており、各島の分水嶺は外側にある。ジャワ島の大河川はすべてジャワ海に注ぐ。ジャワ島に降る雨の3/4はジャワ海に流れる。スマトラ島の3/4、カリマンタン島の河川の1/2もジャワ海に注ぐ。

これらの河川から流れ込む水でジャワ海の塩分も薄い。水も濁って青さが薄く見えるのは必ずしも地図の水深表示の色のせいばかりではない。

大陸棚のスンダランド(→016)にあるジャワ海の水深は200m以下である。氷河期は陸地でありユーラシア大陸と地続きであった。スマトラ島の西から東に流れる河川が合流して大きな川となった痕跡をジャワ海海底にとどめている。

河川の流水の影響の強いジャワ海沿岸は珊瑚礁さんごしょうの生成条件に悪く、ジャカルタ沖のプラウ・スリプに見られる程度で、ジャワ海沿岸のほとんどはマングローブの湿地であった。今でこそ排水と埋立の土木技術の成果で沿岸部も住みやすくなり農業も行われるようになったが、かつて沿岸の低地は瘴癘しょうれいの地であった。

ジャワ海沿岸は早くから交通が開けており、マングローブの切れ目が港となり後背地の内陸部の玄関となった。海外から種々の文明や文化が沿岸にもたらされた。仏教、ヒンドゥー教、イスラム教、キリスト教などの宗教が到来したのも、蒙古、オランダ、日本の侵略軍が征服にきたのもジャワ海側からである。

沿岸には幾多の港市都市が発達した。西からバンテン、バタビア(ジャカルタに改名)、チルボン、プカロンガン、スマラン、ドゥマック、ジェパラ、トゥバン、グレシック、スラバヤ、パスルアンなどの港市が興亡を連ねた。

今では寂しい田舎町になったものもあるし、バタビア、スマラン、スラバヤのように人口100万人を越える商工業の発達した大都市もある。ジャワ海沿岸はパシシル(→136.137)と呼ばれ内陸部のクジャウエン(→119)と異なる気質をもたらした。

カリマンタン島南西岸とバンカ・ブリトゥン両島(→104)の間にあるカリマタ(Karimata)海峡は南シナ海とジャワ海を結ぶ海峡である。ジャワ島にとってカリマタ海峡は瀬戸内の紀伊水道にあたる。海峡には多くの小島や礁が分布するため航行は難しく、大船はカリマンタン島寄りのコースをとる。

ジャワ海の海底に石油・ガス田がある。マドゥラ島沖で生産される天然ガスはカンゲアン(Kangean)島に集荷されてパイプでジャワ島のグレシック(→137)に送られ発電用燃料、肥料原料になっている。

## 037. スンダ海峡

大航海時代のヨーロッパからアジアへの航海は希望峰を迂回してからアフリカの東岸を北上し、陸の尽きる所からインド洋を横断してインド大陸にたどり着いた。次はセイロン(スリランカ)島をへてマラッカ海峡を目指した。

航海術の発達により亜熱帯から赤道に吹く東風を利用が可能になった。この風は風向きが常時一定であ



ることから帆船時代の貿易船に活用され“貿易風”といわれた。貿易風の利用により喜望峰から直接“香料諸島”を目指した。貿易風はモンスーン(→003)といわれる季節風とは別である。常時東風であるから喜望峰から逆風であるが、帆船は風さえあれば逆風でもジグザグ航法により前へ航海できる。

貿易風利用による最初のインド洋横断者はオランダのハウトマン船長(→271)である。船長は希望峰を迂回した後はどこにも寄港せずまっすぐにインド洋を横断して香料の島々へ向かった。目指すのはスダ海峡<sup>14</sup>であった。

後から香料貿易に割り込むオランダとしてはインド洋横断の新航路の発見によってポルトガルやアラブ人などの先行者の幅をかきしてマラッカを回避できた。以降オランダにとってスダ海峡は東南アジアの橋頭堡<sup>きょうとうぼ</sup>となり、実力をつけたオランダは 1642 年ポルトガルの占拠するマラッカを蹴落とし東南アジア全域に覇権をたてた。

1869 年開通のスエズ運河以降の航路は再びインド洋の北になり、商船はマラッカ海峡に集中するようになった。船の動力が汽船になり石炭の補給のため寄港地が必要となった。大英帝国がスエズ⇒アデン⇒ボンベイ⇒コロンボ⇒シンガポール⇒香港と世界航路の大動脈を支配した頃、オランダは二流の植民地帝国になっていた。

スダ海峡はインドネシアの最も重要な島であるジャワ島とスマトラ島を結ぶ海の幹線である。物資や人が最も多く往来する海峡であり、昼夜を問わず多くのフェリーが就航している。長距離バスは乗客を乗せたまま海峡をこえる。スダ海峡中央に鎮座する秀麗な形のクラカタウ火山島(→021)は灯台代わりの目印である。

青函連絡船や四国連絡船として活躍した日本の旧国鉄の連絡船が元気に余生を送っているらしい。四国出身の日本人が年老いてなお現役として働いている連絡船との再会に身内に会ったように感激していたHPがあった。金毘羅さん<sup>こんびら</sup><sup>15</sup>の神棚がそのまま残っていたそうである。それから年月はたっているが、まだ達者であろうか。

海峡をトンネルか、架橋で両島を結ぶ夢物語がある。ハビビ元大統領が科学担当大臣(→401)の頃にトンネル案の大風呂敷を広げた。クラカタウ火山島は避けなければならないが、青函トンネルと比較した諸元によれば技術的には問題なさそうである。

次にスハルト大統領の孫のアリ(→452)がジャワ島側のメラク(Merak)とスマトラ島のバカウフニ(Bakauheni)の間に 60km の海峡橋梁計画を打ち出した。瀬戸内海に橋を 3 個も建設した酔狂な日本の技術と資金をあてにしているらしい。

## 038. ロンボック海峡

バリ島の東に連なるヌサ・トゥンガラ(小スダ)諸島の西から最初の島はロンボック島(→212)である。バリ島と隔てる海峡はロンボック海峡である。日本でロンボックとは島の名前より海峡の名前でよく知られている。

ロンボック海峡の幅は 35km で対岸が見える近さであるが、水深は 300m もある。マラッカ海峡やスダ海

<sup>14</sup>喜望峰からバタビアまでスダ海峡経由がマラッカ海峡経由より直線距離で短いように錯覚するが地球儀を糸で実測するマラッカ海峡経由の方が短い。従って帆船時代の最後を飾るイベントは中国で茶を積んだ帆船が同時に出発しロンドンへ向かう競争はマラッカ海峡経由であり、最短は99日の航海であった。航空機時代の日本のボジョレ・ヌーボー騒ぎと通じる。

<sup>15</sup>(編者註)金毘羅の語源はインドネシア語の gembira「喜び」であるという説がある

峽の水深が数十メートルにすぎないことからロンボック海峡の深さが解る。そしてこの水深の深さこそはアジア大陸(スンダ陸棚)とオーストラリア大陸(サフル陸棚)の間の切れ目でもある。

生物学者のウォーレスは1856年6月13日、バリ島に立ち寄り2日滞在してロンボック島に渡った。船便の成行きで当初からの計画の旅程ではなかった。彼はそこで白いオウムとかハゲミツスイなどの予想もしない鳥類に出会った。ロンボック島で対岸のバリ島とは見える距離にあるにもかかわらず動物生態の違和を発見した。さらに東に旅をしてこれらの鳥がオーストラリア系であることを確認した。

ロンボック海峡を境界に東はオーストラリア系統の動物が優勢であることを発表したことからロンボック海峡はウォーレス線として知られるようになった。

海の深さは人の移動の支障にならないから、ロンボック島はバリ島からの侵略を受けてその属国になっていた。バリ島の東端のカランアセム王国(→178)の最盛期の支配はロンボック島からさらに東のスンバワ島にも拡大していた。ロンボック島にはバリ人の征服王朝が続いた。島で何か異変があると松明<sup>なймаつ</sup>の知らせにより、バリ島から船隊がロンボック海峡を横断した。

ロンボック海峡を北上するとカリマンタン島とスラウェシ島間のマカッサル海峡に繋がる。中国から南下する航路はマカッサル海峡をへて南の島々と結ばれる。このマカッサル海峡の“裏海道”としての重要性を鶴見良行先生が指摘している。

インドネシアの世界史との関連は香辛料を求めるヨーロッパの大航海時代を基点としている。ヨーロッパ⇒インド⇒中国を結ぶマラッカ海峡は世界史の表海道であったが、ヨーロッパ勢の到達以前から中国とインドネシアは貿易があった。マカッサル海峡を経由して南海の海産物が大量に中国に搬入され、中国の陶磁器などが島々にもたらされた。

スラウェシ島の西南半島の先端のマカッサル(→200)は東西南北の海道の交差点にあたる。海から見るとマカッサルの位置の重要性が分かる、というのが鶴見先生の言である。

ロンボック海峡から太平洋を抜けるマカッサル海峡はマラッカ海峡の代替として日本にとっても重要な関心のある海道である。日本と中東を往復する巨大タンカーは往路にはマラッカ海峡を航行するが、積み荷で喫水が深くなる復路はロンボック海峡を航行することがある。この場合ロンボック海峡経由の航行距離が数日長いだけコストが嵩む。

⇒080.ウォーレス線

### 039. ウォーレスの海

アジアとオーストラリアの生物相の境界として当初のウォーレス線(→080)はロンボック海峡からマカッサル海峡に線が引かれた。しかしスラウェシ島の動物地理学(→197)はアジア系とオーストラリア系が混合しており、ウォーレス自身が線をスラウェシ島の東に修正した。その後、異論を踏まえウエーバー線やライデッカー線が引かれた。

結局はスンダランドとサフルランドの間は一本の線で示せるものではなく、移行幅であるとして「ウォーレンシア(Wallacea=ウォーレスの島々)」という地域帯の呼称が提唱され、定着しつつある。

ウォーレンシアにはユーラシア・プレート、オーストラリア・プレートに加え、フィリピン・プレート、インド洋プレ

ート<sup>16</sup>が集結している。周りの海は深い海溝が入り乱れており、〈ヒマラヤ造山帯〉と〈環太平洋造山帯〉の縫い目である。ウォーレシアの地域にスラウェシ島、小スンダ列島、マルク諸島があるが、スラウェシ島とその東のハルマヘラ島(→230)は“K字型”の複雑な地形と険しい山並みである。水深が示す海底の地形も輻輳している。いかにもプレートの間でもみくちやにされたことが窺える形である。

島々が散在するウォーレシアの海には海の名が入り乱れている。北のセレベス海はフィリピンのミンダナオ島との間の国境の海である。ティモール海はティモール島とオーストラリア大陸の間の、アラフラ海はニューギニア島とオーストラリア大陸の間の国境の海である。モルッカ海、セラム海、バンダ海、フロレス海、サブ海等はインドネシア固有領土の島々の間のインドネシア内海は即ち“領海”である、という群島理論(→030)を主張している。

フロレス海、モルッカ海、セラム海、バンダ海はかつては丁子やナツメグの香料(→056)を求める船がヨーロッパからたどり着く“エデンの海”であった。アラビア、インド、中国の船にマラッカ王国、ゴワ王国(→267)も交え香料貿易の支配権をめぐる争奪戦が繰り広げられ、最後にオランダが全海域を制覇した。今はマグロ(→554)やフカヒレ、ナマコ、真珠貝など海産物(→555)に恵まれた豊穡の海である。

第二次世界大戦で日本軍と連合軍との海戦、イリアン帰属でオランダとの対立による海戦を除いては辺境の静かな海であったが、近年、これらの海の周辺の島々は政治の嵐に揺れ動いている。東ティモールはインドネシアから分離独立(→431)した。パプア(イリアン)の分離独立問題(→432)に加え、マルク諸島には宗教対立の暴動(→737)が続いている。

これらの騒動はインドネシアの辺境問題のようであるが、地政学から重要な意味を持つ。世界は中東のイスラム教に振り回されており、東南アジアにもイスラムの存在感が高まりつつある。インドネシアが完全にイスラム化した時、マルク海、セラム海、バンダ海、アラフラ海を結ぶ線が東アジア諸国・西欧諸国の生命線となるやも知れぬ。東ティモール、パプア、マルクなどの非イスラム国の樹立はパワーポリティックス(国際権力政治)からどのように評価されるべきだろう。⇒016.スンダ棚とサフル棚

## 040. 南シナ海

南シナ海にある南海諸島のうち西沙諸島については中国が実効支配している。はるか南方の珊瑚礁からなる「南沙(スプラトリーSpratly)諸島」の多くは飲料水にさえ不自由なため無人島として放置されてきた。しかし海底に石油の埋蔵が期待されるにつれ、その帰属問題が中国(含む台湾)、ベトナム、フィリピン、マレーシアなど周辺国の間で紛争化してきたし、今後も何か事件が発生するのは必至と見られる。

カリマンタン島の南シナ海に面した地域はマレーシアのサラワク州・サバ州、ブルネイ国であり、インドネシアは南シナ海に直面していないので無関係のように見える。しかしながら南沙諸島をめぐる領有問題にはインドネシアも大いに係わりがある。

地図を見れば南シナ海の南に位置するナトゥナ(Natuna)諸島は南シナ海にある飛地のインドネシア領である。明確なインドネシア領であるのはリアウ王国(→095)の領域であったからである。無人島であったが故に帰属が問題となる南沙諸島と異なり、ナトゥナ島には初めからインドネシア人が居住していた。

<sup>16</sup>地球表皮は12枚のプレートからなっている。12枚のうち4枚がインドネシア地域にある。ちなみに日本もユーラシア、北アメリカ、太平洋、フィリピン海の4枚のプレートからなっている。深海魚で生きている化石といわれるシーラカンスがスラウェシ島で発見されたことがある。

今、ナトゥナの島々が注目されているのは島の近辺の海底下に眠る膨大な天然ガス埋蔵量である。新たなLNGプロジェクト(→548)が検討されている期待の島である。これもリアウ王国の遺産であろう。

最大のナトゥナ島の面積はシンガポール島の3倍であるが、大半は熱帯雨林に覆われており、人口は農漁民の3万人を数えるにすぎない。東部のラナイ(Ranai)地区に政府の出先機関がある。付近は巨大タンカーが航行する海上銀座である。巨大タンカーから途中下車というわけにはいかないのが、実際に島へ行くにはバタム島から約2時間であるが週2便しかないプロペラ機を利用しなければならない。

膨大な天然ガスが埋蔵するのはナトゥナ島北方の海底である。中国が密かに(?)作成している南シナ海の海底資源の帰属図にインドネシアは仰天したであろう。中国はナトゥナ島自体のインドネシア帰属を認めているが、海底の経済水域を示す地図ではナトゥナ・ガス田の一部が中国側の海域に取りこまれているからである。

南沙諸島あるいは西沙諸島の領有権を主張する中国は相手がベトナム、フィリピン、マレーシア、ブルネイであると居丈高である。シナとは中国のことであり「南シナ海にあるから中国のものである」という論理が見え隠れする。この論理の適用が「東シナ海にある尖閣列島<sup>せんかくれつとう</sup>は中国のものである」であろう。余談であるが広島にある中国電力や岡山の中国銀行にも因縁をつけてきそうだというのは杞憂<sup>きゆう</sup>だろうか。

中国は各個撃破によって南沙諸島の島の一つ一つに要塞を築き、中国領有権が既成事実化しつつある。ASEAN(→460)は政治的・軍事的目的を有するものではない。しかし中国の侵略を防ぐ手だてはASEANの結束のみである。1996年9月、インドネシアはナトゥナ諸島で2万人の兵力を動員する大規模な演習を行った。ASEANの盟主インドネシアのナトゥナでの軍事演習の意義をどう評価するべきか。

## 041. 太平洋/日本の対岸

1996年2月17日、パプア(イリアン)州ビアック島(→238)東100km沖の海底で発生したマグニチュード8.5という地震に襲われた。モスクが倒壊し、さらに津波が押し寄せ、死者百人以上の被害を受けた。この地震は日本にとってはるか彼方の異国の出来事ではなかった。

日本の太平洋側に押し寄せてくるかもしれないという津波警報が出され、その夜は海岸近くに住む人は不安な夜を過ごした。幸いにして津波警報は空振り<sup>17</sup>に終わった。

日本の南というと沖縄をへて台湾、フィリピンのイメージがあるが、改めて世界地図を日本の真南にたどると太平洋をこえてその先はニューギニア島である。ビアック島は東経135度の日本の真南の位置にある。すなわち日本とインドネシアは太平洋を挟んでの対岸である。第二次世界大戦中、ニューギニア戦線(→237)に生死をさまよった日本兵士が輝く星座に“真北”の方角を求めて望郷の思いをつのらせる手記が忘れがたい。

スラウェシ島の北に伸びるミナハサ半島の最先端のマナド(→208)は首都ジャカルタから見るとインドネシアの辺境の位置になるが、太平洋に開かれたインドネシアの窓口である。

マナドから首都ジャカルタまで2000km、スマトラ島のメダンまで4000km、方角を真北にかえると沖縄まで3000km、九州の南端まで3500kmにすぎない。マナドはインドネシアの辺境であっても日本とは案外、近いことが分かる。

<sup>17</sup>父島では1mの津波を観測した。

マナドの語源は日本語の“港”といわれるように鎖国以前には日本とインドネシア間の太平洋航行の往来があったと名残と思われる。マナド近くのサワンガン(Sawangan)にある17世紀頃の外国人墓地の着物姿の彫像は日本人と推定される。ちなみにミナハサ半島の間部にあるゴロンタロ(Gorontalo)は「五郎太郎」という漂着した日本人の名という。

さらにジャワ島に隣接するマドゥラ島の語源は松浦(マツラと読む)という。長崎県松浦半島は“倭寇”の根拠地である。鎖国以前の日本人の海外雄飛への実態はこれらの説をこじつけであると頭から排除できないものがある。

マナド人(→620)はインドネシア人の平均より肌の色が白く、マナド女性はインドネシア美人の代名詞で通っている。平均インドネシア人に対するマナド人の身体的な微妙な差異は日本人とは限らないが中国人など北方モンゴロイド系の混血の結果であろう。

南太平洋に拡散する島々にはポリネシア人が居住している。彼らはオーストロネシア語族(→563)に属する航海民族である。台湾あたりから太平洋を東へ東へと航海したのがポリネシア人であり、太平洋を南下したのがインドネシア人であるとされている。ポリネシア人とインドネシア人はいわば従兄妹の関係になる。

巨石文化(→700)、トリガー付き舟(→854)、キンマの習慣(→834)、根菜の食事(→602)、割礼の習慣(→817)などインドネシア文化には南太平洋の民族と共通するものが多い。日本にも見られる高床式住宅(→792)は環太平洋文化の一環であろう。

## 042. 珊瑚の海

インドネシア観光のメニューに海のレジャーは盛り沢山である。ジャカルタから最も便利な海はプラウ・スリブ<sup>18</sup>である。ジャカルタの目先の海はひどい汚れかたであるが、この海の先にプラウ・スリブという天国のような所がある。

プラウ・スリブ(Pulau Seribu)とは「千の島」という意味である。公的機関の発表によれば実際の島の数は111島で砂や珊瑚礁の採取やダイマナイト漁法で島の数はさらに減ると警告している。ジャカルタ沖のジャワ海に珊瑚礁の小さな島が散らばる様はジャカルタを発着する飛行機からも見える。

プラウ・スリブへは船か小型飛行機で拠点の島に着く。そこから小型の船に乗り換えて、島のホテルに向かう。ホテルといってもバンガロー風の коттеージである。日常社会からの隔絶した島の夜は満天の星が覆い被さる。

ジャカルタの金持ちは島そのものを所有している。JALが開発したプラウ・ティモール島のホテルへは多くの日本人が訪れたが、JAL本体の経営難からJALの手から離れたようである。

プラウ・スリブは植民地時代から知られていた。そこを訪れた金子光晴は「マレー蘭印紀行」で次のように書き記している。

『うつくしいなどという言葉では云い足りない。悲しいといってよいのだろうか。(略)晴天下であやしくも人の目をいつわって咲いている。たぶらかしているのだ』と

<sup>18</sup>オランダ支配当時、ジャカルタ(バタビア)前面のプラウスリブの島々はバタビア防御の地点として評価されていた。オランダの築いた要塞が廃墟となって残っている。

熱帯にあるインドネシアの海のうちスンダ棚(→016)のスマトラ島、ジャワ島、カリマンタン島などは浅い海にある。茶濁色の水の河川が流れ込むため所は泥の海であり、海辺はマングローブ(→006)に覆われているため珊瑚は育ちにくい。

これに対してスラウェシ島、特に火山の多いミナハサ半島は周りを囲む海が深く、大河がなく河水も澄んでいるため泥が堆積しない。従って珊瑚礁がよく発達している。その中でも最も美しいとされるのがマナド(→208)近辺の海である。

マナドから船で30分の沖合の火山島のブナケン(Bunaken)島周辺は陸から海へストンと落ちる海中の崖になっており、海中の地形が変化に富んでいる。その複雑な地形を珊瑚の大森林が立体的に展開する。海浜部は珊瑚の破片からなる白砂の浜辺である。

視界は 40m もあるという美しい透明な海に珊瑚礁の色は鮮やかである。あらゆる種類の熱帯魚が遊泳する。海に潜り色とりどりの小魚と一緒に珊瑚礁を泳ぐと自分が大魚になったように錯覚する。“竜宮城”を目の当たりにして現代の浦島太郎の短いバケーションはつかの間の夢のように終わる。岸辺に“乙姫様”もいてそのまま居着く人もいる。

バリ島から東に広がるウォーレンシアの島々に珊瑚の美しい所は掃いて捨てるほどある。日本のガイドブックにないリゾート地巡りを楽しんでいる駐在員氏がいる。彼に言わせれば数日かけてたどり着く交通の不便さがなんとも魅力だそうだ。