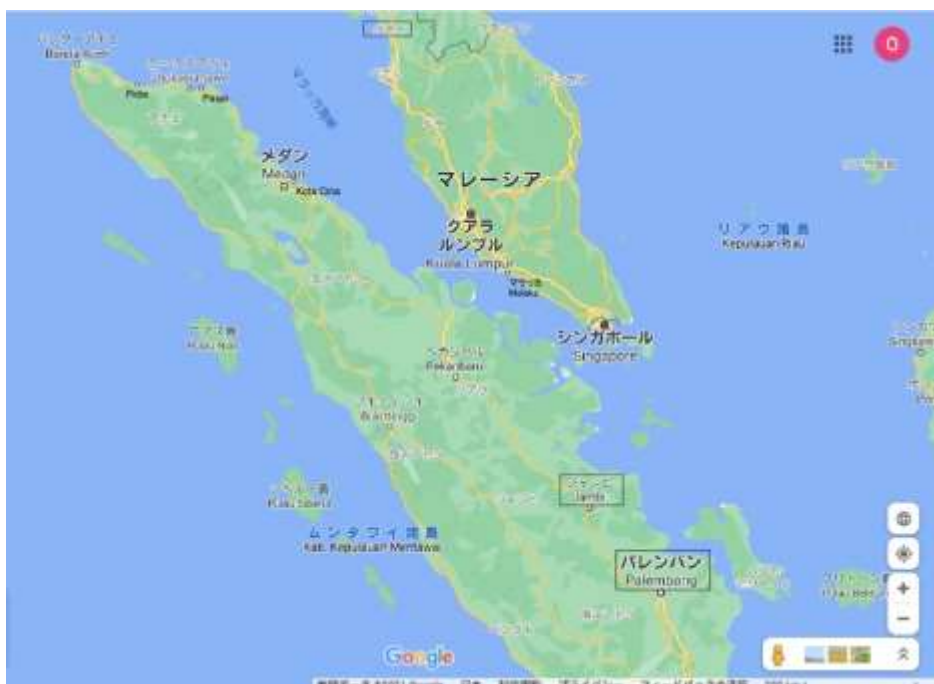


「マラッカ海峡(1)」(2021年05月06日)

総面積6.5万平方キロ、全長8百キロ、幅は南縁の65キロから北縁の250キロまでテーパー型に広がっていて、深さは概して27メートルで37メートルを超えず、北の広がりに向かうほど深まって200メートルに達する。そのマラッカ海峡はスンダ海棚にあってあまり起伏のない開けた平地だったものが、それ以前の7百万年間たいした地質構造的変化を受けなかったというのに、260万年前に最後の氷期が終わったときに海底に沈んだ。ブリタニカ百科事典にはそのような説明が見られる。

このマラッカ海峡はインドと中国というふたつの古代文明の間に存在する海上交通ルートの急所をなしたと同時に、それらふたつの文明ピークに集まる近隣世界からの海上交通網にとっての関所にもなった。中国人が主張する海のシルクロードはそこを通る。



長い歴史を通じてマラッカ海峡を通る船の多さが海峡沿いの岸に寄港地を生み、そこが商港や補給港になって繁栄した。古い時代にはマラユ半島西岸部にランカスカ Langkasuka、ルンバブジャン Lembah Bujang(ケダッ Kedah)、対岸のスマトラ島東岸

部にはパレンバン Palembang、マラユ Malayu(ジャンビ Jambi)などが栄え、もっと後の時代には半島部にムラカ Melaka、スマトラ島側にはラムリ Lamuri、パサイ Pasai、ピディ Pidie、コタチナ Kota Cina などの港ができた。

コタチナというのは現在のメダン Medan 市とその外港ブラワン belawan 間の海岸寄りに位置する場所で1214世紀に栄えた港町であり、ペルシャ・インド・中国の船が交易に訪れた。ペ

ルシャや中国の陶器、セイロンや中国のコイン、インドの仏像などが発掘されている。

この港町は華人移民が作ったものらしく、そのためにコタチナという名称が与えられたようだ。しかし諸外国の船がやってきて停泊し、商人たちが一定期間その町に定住したことは疑いない。ジャワ人・ジョホール人・ビルマ人・タイ人たちが華人やプリブミと共にそこに住んでいたという話になっている。

土砂堆積のために港の機能が十分果たせなくなってコタチナは衰退し、デリのスルタンが1814年にラブハンデリ Labuhan Deli を建設して港町を復活させたというのが歴史の流れであり、19世紀後半には、コタチナは数十軒の家屋が集まった華人プラナカン部落としてデリスルタン国の領地の一画を占めていた。

ラムリ・パサイ・ピディなどアチェの北から東に連なる海岸線にできた港町も、1315世紀に黄金時代を迎えている。

西暦紀元671年にマラッカ海峡を通過し、また滞在した体験を書き残した義浄の記述¹は、古い時代の状況をわれわれに教えてくれる。かれはインドのナーランダに赴くために廣東から船に乗り、途中に室利佛逝の王都に半年間滞在してサンスクリット語を学んだ。室利佛逝はスリウィジャヤ王国を指し、王都はパレンバンにあったとされている²。そこからマラユ Malayu に移って2カ月滞在し、インドに向かう船が出るケダツに移動した。マラユの街は今のジャンビ Jambi 州にあった³。

義浄はインドから故国へ戻るために、再びマラッカ海峡を通過した。685年ごろ、義浄の乗った船はインドからマラユの港に入った。15年ほど前、マラユはスリウィジャヤに服属していなかったものが、かれが戻って来た時にはスリウィジャヤの属国になり、インドから廣東へ行く船がそこに寄港するようになっていたのである。

スリウィジャヤ王国の発端はよく分からない。歴史上で最古の文献が義浄の旅行記なのだ

¹ 南海寄帰内法伝のうちのほんのわずかの部分に旅行記が書かれている。大部分は仏僧の修業の話などだ。

² ジョルジュセデスが「だろう」と言っただけで都の遺跡などの物的証拠は見つかっていない。研究家の鈴木俊氏はスリウィジャヤの都はタイ南部のスラータニーのチャイヤでなかったかと物流の関係から推測している。

³ この都の跡は現在でもムアロジャンビの遺跡として保存されている。

マラッカ海峡

から。それに次ぐ古い文献が、パレンバンで発見された西暦紀元682年の年号を持つクドゥカンブキツ Kedukan Bukit 碑文であり、文はムラユ語で記述されている。[続く]



Kedukan Bukit 碑文

古代ムラユ語がパツラヴァ文字で記されている。

「マラッカ海峡(2)」(2021年05月07日)



Kota Kapur 碑文

バンカ島で発見された西暦紀元686年の年号のコタカプル Kota Kapur 碑文には、スリウィジャヤ王国がバンカ・ブリトゥンからランプンに至るスマトラ島南部を支配下に置いたことが記されており、既にマラユやケダツに君臨していたスリウィジャヤはマラッカ海峡全域を掌中に握ったことが分かる。マラッカ海峡全域を最初に支配したのはスマトラ人だったのだ。

スリウィジャヤは更に、スリウィジャヤの王権に服属しようとしな
い西ジャワのタルマナガラ Tarumanagara 王国や中部ジャワのカ
リンガ Kalingga 王国への討伐戦を行い、ジャワにあった諸王国は
スリウィジャヤに屈服した。こうしてスリウィジャヤはその最盛期に、マラッカ海峡南シナ海ス
ダ海峡ジャワ海カリマタ海峡一帯の海上通商航路を支配下に置く強大な海洋王国になってい
た。

マラユ族の王国であるスリウィジャヤでは土着言語であるムラユ語が話され、スリウィジャヤ
の船が属国との間を往来し、寄港する各地の港でムラユ語が使われた。それ以来ムラユ語は、
ヌサンタラ各地の沿岸部におけるリンガフランカの筆頭の地位を占めた。

スリウィジャヤの支配海域を諸国諸民族の交易船が通行し、スリウィジャヤはますます栄
する。ところが、たくさんのタミール商船がマラッカ海峡を通過して交易を行いに来るのだ
が、タミール商人たちが作った組合では、組合員から貢納金を徴収してインドのコロマンデル

マラッカ海峡

海岸地方を支配するチョーラ王に献納し、チョーラ王は組合所属商船に庇護を与えることが行われていた。タミール商人が乗っている商船はスリウィジャヤに通行税を納めたくない。

スリウィジャヤのかける税が高すぎたのか、それともタミール商人の尊大さからか、タミール商人組合がチョーラ王にスリウィジャヤの暴虐を注進した。海上の関所を無料で通過したいという虫のいい話にチョーラ王が肩入れし、チョーラ王の水軍がスリウィジャヤ王国討伐に向かった。

1017年と1025年に二回行われたチョーラ軍の進攻によって、スリウィジャヤ王が捕らえられてインドに連行され、それ以来、数十年に渡ってスリウィジャヤはチョーラ王に服属する一王国に没落した。

スリウィジャヤ王国が傾き始めると、それまで服属していた諸国が続々と宗主国を見限って独立し、群雄割拠状態になる。その中で、スリウィジャヤ王国を後継したのがダルマスラヤ Darmasraya 王国⁴だった。

中国の史書によれば、チョーラ王国の支配下にある三佛齊が1082年に使節を派遣し、使節は三佛齊の属国であるジャンビ王の親書を持参した。三佛齊という名称はもっと古い時代にスリウィジャヤを指して用いられたこともあるが、1082年はスリウィジャヤが既に没落してダルマスラヤに取って代わられていたはずであるため、三佛齊はスリウィジャヤの没落後、スマトラを意図して使われていたのではないか、というのがインドネシア歴史学会の見解だ。三佛齊の属国として15の国名が列挙されているのを見ると、ダルマスラヤは完全にスリウィジャヤの往年の威勢を復元したように思われる。であるなら、マラッカ海峡の支配権は依然としてスマトラのマラユ族の手中にあったと言えるだろう。[続く]

「マラッカ海峡(3)」(2021年05月10日)

⁴ 現在の西スマトラ州最南部にあるダルマスラヤ県。

ダルマスラヤ王家の系譜もよく分からない。1183年の年号を持つグラヒ Grahi 碑文にマウリ Mauli 王家の名称が記されており、スリウィジャヤ時代のサイレンドラ Sailendra 王家から変化していることが、スリウィジャヤからダルマスラヤへの移行を推測させている。



Grahi Inscription

グラヒ碑文はタイ南部地域で発見されたものであり、ダルマスラヤ王国がスリウィジャヤ王国の権勢を復活させたことをそれが証明していると見ることができる。

ダルマスラヤ王国はアディティヤワルマン Adityawarman 王の時にその幕を閉じた。アディティヤワルマンの母はダルマスラヤの王女ダラ・ジンガ Dara Jingga だったから、かれがマウリ王家の血を引く人物であることは疑いがない。ただし父親が諸説あって、ジャワの王家の人間であるのは確かだが、大王だったのか貴族だったのかに違いがある。

シゴサリ Singhasari 王国最期の大王クルタヌゴロ Kertanegara は、スマトラのマラユ系王国に軍勢を送って示威外交を行った。相手はもちろんスリウィジャヤを後継したダルマスラヤ王国だ。パマラユ Pamalayu と呼ばれたスマトラ島進軍は、クルタヌゴロが対モンゴル戦に備えて同盟軍を持つことを骨子に据え、ダルマスラヤが両手を広げてジャワの王国軍を歓迎すればそれでよし、ジャワにひれ伏すのは御免だと言うのであれば一戦交えるだけ、というものだったらしい。パマラユを単なるジャワのスマトラ征服戦と理解していた古い歴史観を持つひとびとがいまだに多いため、国内歴史学会はその啓蒙に力を入れているという話だ。

双方が実際に一戦交えたのは事実であり、ジャワ軍が勝利したためダルマスラヤはシゴサリに服従した。パマラユ遠征軍総司令官のマヒソ・アナブラン Mahisa Anabrang はふたりの王女(ダラ・ジンガとダラ・プタツ Dara Petak)をジャワに連れ帰った。

ここから説が分かれる。ふたりの王女はクルタヌゴロに献上されたものだったので、マヒソ・アナブランは手をつけなかったというもの。しかしシゴサリに戻ったとき、クルタヌゴロ王はジョヨカツワン Jayakatwan の反乱で既に没し、クルタヌゴロの女婿ラデン・ウィジョヨ Raden Wijaya が元軍に対する謀略戦を行っていた。結果的にクルタヌゴロの後継者としてラデン・ウィジョヨ

がダルマスラヤの王女ふたりを妻にした。一説では、ラデン・ウイジョヨはクルタヌゴロの娘四人を妻にしており、またまた姉妹まるごと妻になるパターンが繰り返されたことになる。

別の説によれば、マヒソ・アナブランはダラ・ジンガを自分の妻にし、ダラ・プタツをクルタヌゴロのために連れ帰ったところ、結局ダラ・プタツだけがラデン・ウイジョヨの妻になったという話。

ダラ・ジンガの生んだ子供がアディティヤワルマンだったので、父親がラデン・ウイジョヨだったのか、それともマヒソ・アナブランだったのかははっきりしないところだが、いずれにしてもアディティヤワルマンはマジヤパヒツの王宮で幼少期を送ったにちがいない。たとえ大王の息子でなくとも、叔母が大王の妃であるなら、王宮の中で風を切っていたかもしれない。

1339年、マジヤパヒツ王宮はアディティヤワルマンをスマトラの領主としてジャワから送り出した。かれはダルマスラヤ王国の王位に就き、マジヤパヒツの外征に協力した。1347年、アディティヤワルマンはマラヤプラ Malayapura という名の新王国を作った。

その後、かれはマラヤプラの王都をミナンカバウの地であるパガルユンに移転した。それは黄金の産地を直接の支配下に置くためだったと言われているが、マジヤパヒツ王国の宰相ガジャ・マダが率いるヌサントラ制覇遠征軍に巻き込まれるのを嫌ったためであると語る見解もある。

マラユ族を代表する王国としてマラヤプラを作り、それがパガルユンに移転したのであれば、ミナンカバウ族と呼ばれている種族はマラユ族の一派であるということになるものと思われる。

ダラ・ジンガはマジヤパヒツでしばらく暮らしたあとで、またダルマスラヤに戻った。タンボ tambo と呼ばれるミナンカバウの生い立ちや文化を述べた民族説話に登場するブンド・カンドウアン Bundo Kanduang はダラ・ジンガのことであると語るひともある。[続く]

「マラッカ海峡(4)」(2021年05月11日)

スリウィジャヤダルマスラヤと続いたマラッカ海峡の覇者がマジヤパヒツの外征によってスマ

マラッカ海峡

トラ内陸部に移動し、全海峡の覇権を握る者がいなくなった。マジヤパヒツを宗主国に抱く沿岸地区の諸王権が海峡を分割する形式になってしまったのである。そんな中で、今度はマラユ半島側にマラッカ海峡を制する覇者が現れた。それがムラカ王国であり、英語ではマラッカ Malacca と書かれる。

13世紀末の1299年に、現在のシンガポール島であるトウマシツ Tumasik に王国が誕生した。ビンタン Bintan 島の領主だったスリウィジャヤ王国の末裔を名乗るサン・ニラ・ウタマ Sang Nila Utama が一族郎党およびオランラウツ Orang Laut で編成された水軍を率いて、シガプラ Singapura 王国を築いた。

1330～1340年の期間、シラム王国がシガプラ征服をこころみたものの、成功しなかった。サン・ニラ・ウタマの子孫が三代続いた後の1399年に王位に就いたパラメスワラ Parameswara のとき、シガプラ王国の重臣のひとりがマジヤパヒツに通じて1401年にジャワ軍の進攻を手引きしたため、パラメスワラはシガプラを捨ててマラユ半島に逃げ、北上して再起するのに良さそうな土地を見つけてそこに定住した。その地が現在のムラカであり、ムラカとはマラユ語でコミカンソウ属の樹ユカンを意味している。ムラカ王国が誕生する前にマラッカ海峡という名称は多分、存在しなかったということだろう。

ムラカ王国建国時にパラメスワラ王はまだイスラム化していなかった。1409年にパサイの王女を妻にしてイスラム化し、かれはラジャ・イスカンダル・シャツ Raja Iskandar Shah を名乗った。

トメ・ピレスの東方諸国記に書かれたパラメスワラの履歴は異なっている。かれは元々パレンバンの王であり、ジャワの軍勢に攻撃されたためにトウマシツに逃れ、トウマシツを領有していたシラム王国の現地行政官を殺してその座を奪った。しかし異変を知ったシラム王国の軍勢がやってきたために、パラメスワラはマラユ半島部へ逃れたというストーリーになっている。

新興ムラカ王国はいくつかの方針を定めて国家運営を開始した。まず北方に位置する強大なシラム王国との友好であり、ムラカはシラムに貢納を行い、またシラムから食糧を買い入れて友好的な関係を築くことを決めた。次いで、アジア最大の強国である中国への朝貢を欠かさないこと。明の永楽帝の時代にパラメスワラは使節を送り、中国皇帝はムラカ王国を認めて保護を与えることを約束している。1409年に鄭和の船隊がムラカを訪問したときの様子が帰朝

マラッカ海峡

報告書に記された。それによれば、パラメスワラはそのときまだ王位に就いていたが王と国民がイスラム化していたとのことだ。

ムラカは域内諸国との関係樹立のひとつとして、近隣諸国の特産物である錫の取引をムラカで行うようにとの誘い掛けを行った。ムラカに商船が集まって来るのなら、錫産出国にとっても有利な話だ。このビジネス戦略はムラカがマラッカ海峡最大の商港に発展するための誘い水のひとつだったにちがいない。

同時に、昔からマラッカ海峡に出没する海賊の撲滅にも力を注いだ。海上の安全確保は域内最大の商港になるための必須条件だったのだから。またそれだけでなく、船舶航行のルール決めや海上での諸活動の定型化なども行い、海上国際法のようなものを確立させた。船長や乗組員の役割や責任、船内での安全確保と秩序の維持などのための規則も作られている。

[続く]

「マラッカ海峡(5)」(2021年05月12日)

通商による国家繁栄は国力を強化し、域内覇権をうかがうことを可能にする。域内覇権を確立させることによって、通商による国家繁栄もさらにステップアップすることになるのである。そこに相乗効果が発生する。

1459年、ムラカスルタン国はケダツとパハン Pahang を攻めて服従させ、更にジョホール並びにスマトラ島岸のジャンビ及びシアツ Siak をも征服した。こうしてマラッカ海峡はムラカの前庭になったのである。それからおよそ半世紀の間、東南アジア域内最大の商港として繁栄を謳歌していたムラカスルタン国が、世界制覇を狙うヨーロッパ人の標的にされた。

アジアに一番乗りしたポルトガル人はインドのコチンを奪ってそこにアジア征服の根拠地を置き、第二代インド総督アフォンソ・ドウ・アルブケルケ Alfonso de Albuquerque はインドのゴアに根拠地を移したあと、次のターゲットとして、東南アジア最大の商港でスパイス貿易の要衝になっているムラカに照準を当てた。その地を奪取して通商の要衝を確保し、それと同時に、

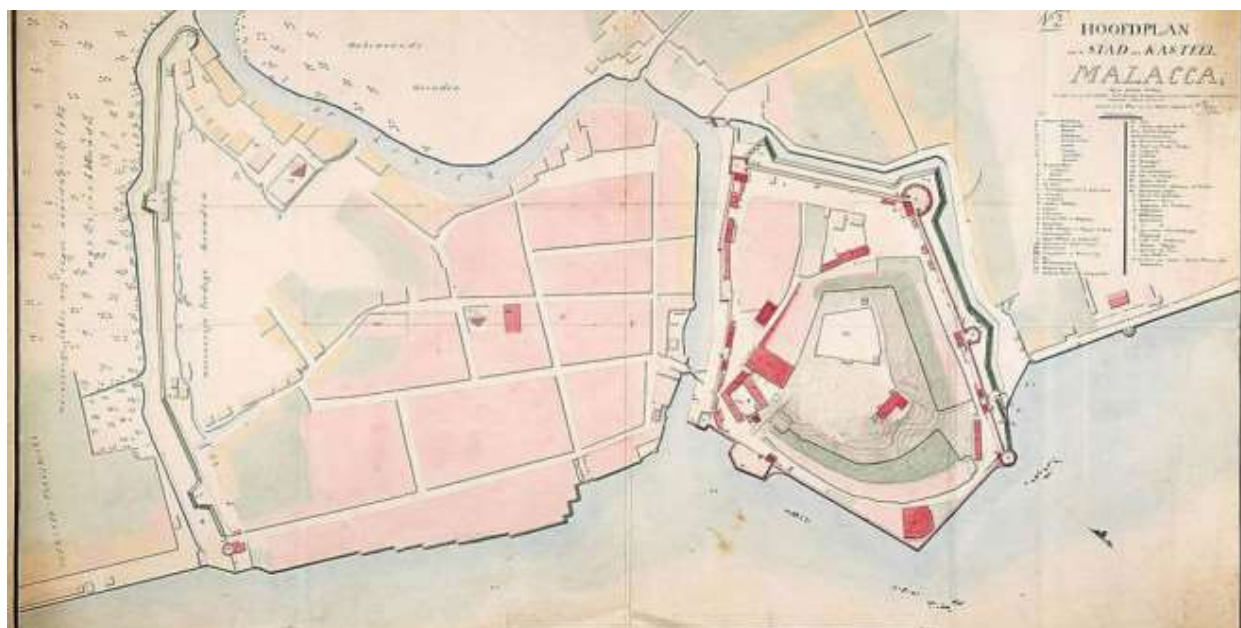
さらに東方に向かうための中継基地を設けるのが目的だ。

アルブケルケは大型軍船18隻から成る大軍団を率いてムラカに向かい、1511年7月初めにムラカ港を海から取り囲んだ。一方的な要求を出し、ムラカスルタンが拒否すると軍船の大型搭載砲が火を噴いた。1千2百名のポルトガル軍兵員が上陸を開始する。戦闘はおよそ40日間継続し、8月10日にムラカスルタン国は壊滅した。

ムラカスルタンは利あらずとしてビンタン島に逃れ、そこにムラカの王都を移して対ポルトガル徹底抗戦を継続した。1518年と1523年にはポルトガル領マラッカへの大攻勢が行われている。ポルトガルが反撃に出て1526年にビンタン島を攻略すると、スルタンはスマトラのカンパル Kampar に王都を移したが、二年後に没した。このムラカ最期のスルタンの王子のひとりにはペラツ Perak にスルタン国を樹立してその初代スルタンになり、別のひとりにはジョホールの初代スルタンになった。

このようにして、ムラカスルタン国の王都はヨーロッパ人が支配する欧亜混合文化の大都市に変貌した。町の中心の丘のふもとのモスクは取り壊されて、要塞の主塔に造りかえられた。丘の上にあった木造のスルタン宮殿は石造りの教会に建て直された。そのときにモスク使われてあった石材に加えてスルタン家墓地の石材もすべてがそれらの建て替えのための建築材料にされたそうだ。

要塞城壁は南側河口と海岸線に沿って丘を包むように作られた。要塞都市の中は追々、議事堂・政庁舎・司教館・大聖堂・修道院・牢獄・兵舎・病院などで埋められ、要塞周辺には原住民や他のアジア人の居留地区ができて、多数の教会や修道院が作られた。そのような形で、ポルトガル文化を自己のアイデンティティにするポルトガル人とアジア人のメスティーソが生み出されて行った。マラッカ要塞内に住む純血ポルトガル人の人口は2百人の兵員と3百人の非軍人を超えることがなかったが、その一方で要塞を取り囲む町には7千4百人のカトリック教徒が居住するまでになっていった。



マラッカ要塞 1780 年

商港ムラカの歴史の中で、ムラカスultan国の繁栄の度が高まるとともに、北西方面からマラッカ海峡にやってくるムスリム商船は特別待遇を享受したようだ。インド・アラブそしてスマトラ島北岸部のイスラム化したラムリ・パサイ・ピディなどの船がそれに該当する。ムラカ自身がマラッカ海峡北側出口を扼するスマトラ北岸部の諸王国と親密な関係を築こうとしたのは、イスラムという共通項以上に、マラッカ海峡全域の完全掌握を意図したものであったのは明らかだろう。

ところが、マラッカ海峡の海上支配権をマラッカのマラユ族からポルトガルが奪取してその後継者たらんとしたとき、周辺のマラユ諸王国から北側のイスラム諸王国までもが総反発した。特にポルトガル人が組織的に憎悪の感情を込めてイスラム撲滅の動きをあからさまに示したことが、ムスリム商船にマラッカ海峡への進入を躊躇させる結果をもたらした。それは通商の利の問題でなく、身の安全の問題なのだから。[続く]

「マラッカ海峡(6)」(2021年05月17日)

ジャワ・マカッサル・マルクを目指す西方からの船の大半が、スマトラ島西岸を南下してスン

ダ海峡からジャワ海に入る航路を取るようになると、北スマトラのアチェと西ジャワのバンテンがムラカに取って代わる新興港湾都市として勃興しはじめる。

ポルトガル自身はマラッカ海峡全域の保全のためにパサイやピディを懐柔する動きに出た。ムスリム商船がムラカまでやって来ず、海峡入口のラムリ・パサイ・ピディで取引して帰って行くのを放置することはできない。ポルトガル軍船は港の沖を封鎖して、やってくる商船にムラカへ行けと命じた。しかしムスリム商船がポルトガル領マラッカへ行けば、過酷な待遇が待っているだけだ。

ポルトガルはパサイやピディを武力攻撃して直轄地にする方法を執らず、ポルトガルの意のままに動く王子をスルタンにする形で傀儡化を行おうとした。ポルトガルがいかに人的資源の余裕を欠いていたかをわれわれはそこに見ることになる。パサイはその方針が成功したものの、ピディはその段階に達する前にアチェが軍事侵略を行って征服した。アチェにとっても、ピディやパサイのポルトガル化は自己の存立を脅かすリスク以外の何ものでもなかったのである。攻撃は最良の防御という哲理はここにも存在していた。

ともあれ、ポルトガルがどんな形でラムリ・パサイ・ピディを自己陣営に引き込もうとしても、それら諸港の命運はすでに決まっていたのである。商船はアチェの西の海をまっすぐ南下して行ったため、ラムリ・パサイ・ピディは衰亡の一途をたどるしかなかった。マラッカのポルトガルにとってマラッカ海峡の完全掌握は、何をすることもなくその掌中に転がり込んで来る運命だったように見える。

ポルトガル時代のマラッカ海峡は、通商交易の場よりも戦争の場に様相を変えた。ムラカを強奪して居座ったポルトガル人を皆殺しにしようとして、近隣のマラユ諸王国、北スマトラのアチェ、ジャワ島北岸の諸イスラム港湾都市国家から、入れ替わり立ち代わり軍勢が押し寄せて来た。

ヨーロッパの小国ポルトガルが地球の反対側に得たマラッカから、スパイスをはじめとするさまざまなアジアの高価な物産をリスボンまで届けさせるために、かれらが自国の船を使う以外の方法は存在しなかった。

帆船の時代に船の航海は追い風を受ける時期が最大の効率を得ることになる。11月から4月までの東風モンスーンの時期がそれだ。商船団が積荷を満載してリスボンへの長い航海

に出る時、船団を護送する軍船の随行がないでは済まされない。マラッカ要塞の防御に必要な最小限の軍船を残して大船団が出港して行ったあと、マラッカを陥落させようとアジアの軍勢が押し寄せて来るのはほとんど年中行事になっていた。

その手薄の期間にマラッカ要塞は完全に包囲され、時にはあわや陥落というところまで行ったときに救援のポルトガル軍船が出現してアジア人の軍船を追い散らしたという奇跡のようなことも何度か起こっている。

そのポルトガル領マラッカを陥落させたのが同じヨーロッパの小国オランダのVOCだったというのは相当に皮肉な歴史の流れだろう。オランダは同君連合下のスペイン・ポルトガルとの間で独立をからめた戦争状態に入っていた。だからこそスペインはオランダ船のリスボン入港を禁止し、リスボンからヨーロッパ域内へのアジア物産運送業からオランダ人を閉め出そうとしたのである。オランダのアジア進出、VOC会社結成の原因がそこにあった。

オランダ人がアジアにあるポルトガルの全権益を奪い取ろうと武力を使ったのは、VOCにとっての通商の利よりも国家存立の問題という建前論の方が大きい比重を占めていたに違いあるまい。アジアにいるポルトガル人はオランダ人のその方針をオランダ人海賊論にして言い広めた。[続く]

「マラッカ海峡(終)」(2021年05月18日)

ポルトガルの東南アジア権益崩壊のとどめを刺したのが、VOCとジョホールスultan国が組んで行ったマラッカ攻略戦争であり、1641年のポルトガル領マラッカの陥落はスペイン・ポルトガルの同君連合が終了した1640年の直後であった。ポルトガルが自主外交を展開するようになれば、オランダ人にとってアジアのポルトガル権益を総なめできる状況が遠のいていくことになるだろう。

オランダ人にとって、マラッカ奪取はアジア域内における通商支配のための一戦略であって、マラッカ海峡の支配という局地的な野望ではなかった。VOCは1606年にジョホールのスルタ

ンと条約を結び、マラユの地への領土的野心を持たず、マラユ諸王国との交易に専心して紛争を避けることを約束し、東南アジアにおけるポルトガル攻略の基礎固めを早くから進めてあった。

結果的にオランダ人はマラッカをオランダ文化の街に変えただけで、そこを通商のための市場や基地に使おうとはしなかった。マラッカ海峡はポルトガル人の手に落ちた時から、通商センターとしての機能が失われていたということになる。こうして今日に至るまで、マラッカ海峡は交通と軍事の要衝としての立場を維持し続けている。

オランダの後、マラッカ海峡はイギリス人の手に落ちた。1786年にケダススルタン国の領土だったペナン島 Pulau Pinang がイギリス東インド会社に割譲されて、マラッカ海峡北口にイギリスの強力な基地が設けられ、1819年にはジャワ統治の夢破れたラフルズがシンガポールをジョホールスルタン国から割譲させてマラッカ海峡南口を確保し、オランダが領有していたマラッカも1824年の英蘭協約によってスマトラ島のイギリス領ブンクル Bengkulu(英語ではベンクーレン Bencoolen)と交換されて、マラユ半島側にマラッカ海峡を掌握するためのイギリスの体制が構築され、その三カ所およびペラッスルタン国のディンディン Dinding を併せたものが1826年に海峡植民地 Straits Settlements という行政単位に一括された。

海峡植民地という命名法は明らかに、当初のジオポリティクスがマラッカ海峡に焦点を当てていたことを示しているのではないか。ところがパックスマラヤが定着するにつれて、東南アジア島嶼部の要としてのシンガポールの地位が浮上し、ペナンはインド洋東端の軍事要衝、マラッカはたいした重要性を持たない寒村になり果ててしまった。

ともあれ、1826年の時点でマラユ半島部にあるマラユ族の諸スルタン国を植民地化する土台はできあがったのも同然だ。1896年に半島中央部のペラッ・スランゴル・ネグリスンビラン・パハンがマレー王国連合となってイギリスの保護下に落ち、追々、他のスルタン国も同じ立場に置かれて、シアムの領土になっている半島付け根部を除く全域がイギリス領マラヤとなっていく。

こうして、マラッカ海峡は東側のマラユ半島部に足場を築いたイギリスが支配する交通と軍事の要衝として統括される状況になる。アチェを除いてすべてがオランダ領になっていたスマトラ島側では、アチェもオランダも海峡の統括管理はイギリスに下駄を預けてしまったようだ。ア

マラッカ海峡

チェはオランダとの力関係を維持するためにイギリスを後ろ盾につける必要があり、イギリスと事を構える愚を犯すことは避けて当然だった。オランダにしても、海を支配して沿岸国の安全保障を行う必要性など、ほとんど感じなかったということだろう。そのような状態で、マラッカ海峡は現代史の戸口に立ったのである。

そんな歴史の流れを理解するなら、英語マレーMalay の語源であるマラユはスマトラに由来しており、スマトラのマラユ族が半島部に諸王国を作って現代史にまで継続したものであることから、マレーシアとインドネシアという現代国家がどのような関係にあるのかということは自ずから明らかだろう。マレーとは半島部の呼称であり、スマトラあるいはインドネシアと関係のない概念であるという外国人の感覚は歴史的な経緯を見落とした概念であるように思われる。

マラッカ海峡とはマラユ族の領域を東西に分断した水域であり、またスマトラのマラユ族を半島部に運ぶ水路としてその両者を結び付けた通路でもあった。スマトラのマラユ系種族には、半島部の諸スルタン国に親戚がいるひとびとが少なくない。もちろん、半島部の諸スルタン国は現代マレーシアの諸州になっている。かれらはいまだに、マラッカ海峡を越えて相互に往き来しているのである。[完]