

## 西祥郎著

### 「ヌサンタラの馬(1)」(2021年10月05日)

インドネシアには392, 137頭の馬がいて、半分近い174, 392頭が南スラウェシ州にいと中央統計庁2020年データが示している。次に多いのが東ヌサトゥンガラ州の115, 129頭、次いで西ヌサトゥンガラ州の52, 412頭、後は万の位に乗らない東ジャワ9, 900、西ジャワ9, 645、中部ジャワ8, 197、その下のグループは北スラウェシ3, 990、アチェとパプアが同数の2, 717、そして1千頭台が7州と続く。

バタヴィア時代のジャカルタは、個人の自家用からホテルの送迎、またタクシーやレンタルの馬車がたくさん路上を往来し、鉄道馬車が走り、植民地軍騎馬隊の営舎までが市内にあって馬で満ち満ちていたはずなのに、今では245頭しか残っていない。そのほとんどが観光馬車デルマン delman の引馬だそうだ。

元々ヌサンタラの各地に棲息していた野生馬はモンゴル種系統のものだったと考えられている。一方、7世紀に発展したスリウィジャヤ王国はインドと密接な関係を築いていた国であり、そのために王国の放牧地でインドの馬がヌサンタラの在来種と混じり合った可能性は小さくない。更に、スリウィジャヤのヌサンタラ征服によってパレンバン地方で育った馬が各地の港に設けられた軍事ポストに配備されて全国的に広がった可能性もあり、ある地方で地元の馬は大昔からその種だったと言われても、それが原生種なのかどうかは霧の中にある。

一方、インド産の馬がヒンドゥ王国支配層の東南アジアへの進出や移住によって持ち込まれたという説もある。ヒンドゥ教は仏教と異なり、人間を啓蒙教化する領域が基本的に限られており、宇宙の安定を目指す信仰と人間の共同体生活のあり方を中心に置いた、決まりとときりによる人間存在の規定が中心になっている趣が強く、仏教のような個々の人間を救済するための布教は起こらなかったように見える。

だからヒンドゥ教の拡大というのは、ヒンドゥ文化支配層のインドからの移住や、それがなくても地元民のインドに対する文化的服従といった現象がその裏側に駆動力として貼り付いていたように思われるのである。

ともあれ、それぞれの土地に置かれたらろうスリウィジャヤの馬は、その地の背景や歴史の中で独自の発展をたどることになった。たとえば16世紀になってポルトガル船がスパイスを求めてインドネシア東部地方に来航したとき、北スラウェシの港でポルトガル人は船に乗せて来たポルトガルの馬をスパイスと交換した。そのヨーロッパ馬と地元の馬が交配されて、ヨーロッパ馬に近いミナハサ馬が作られた。

似たようなことはアラブ馬やモンゴル馬でも行われ、地元馬との交配の結果、新種の馬が誕生した。チルボンやテンゲル山系にいる体高120センチ程度の馬もそのひとつだ。その馬は身体が白あるいは黒、または黄金色をしている。一般に名高いヌサンタラの馬の種類には、マカッサル馬、ゴロンタロ／ミナハサ馬、スンバ馬、スンバワ馬、ビマ馬、フローレス馬、サブ馬、ロテ(別名コリ)馬、ティモール馬、スマトラ馬、ジャワ馬、バリ／ロンボッ馬、クニガン馬などがある。

ヌサンタラの馬はたいていが体高115～135センチ程度のもので、国際的に見るなら小型種のポニーに該当している。もちろん、どの馬種も熱帯気候に十分に適応し、馬としての能力を十二分に発揮している。

ヌサンタラの馬は概して頭部は大きめで、顔はまっすぐの平板であり、眼光が生き生きしていて耳は小さい。首は広く、うなじは頑強だ。背はまっすぐで強靱であり、尾の位置は高めで、形は楕円形になる。脚は筋肉がついていて力強く、後脚にくらべて前脚の方がよく発達している。[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬(2)」(2021年10月06日)



そんなインドネシアの馬の中でもっとも高名なのはスンバ Sumba 馬だろう。たいていのインドネシア人は、馬と聞けばスンバを思い出すようだ。スンバ島民にとって、馬は長い歴史の中に培われて来た「人間が生きる道」の一部分をなして、18世紀半ばからそれが始まったと言われている。スンバ人

の人生は馬と切り離すことができない、とかれら自身が語っている。

元々スンバ島にいた馬はポニーであり、そこにアラブ馬が持ち込まれて混血した。インドネシアで最初の競走馬はスンバ馬だった。スンバ馬がサンドウル Sandel 馬とも呼ばれるのは、スンバ島の産物である白檀が綽名に使われたためだ。だれかがサンダルウッドポニーと呼んだのが発端らしい。

16世紀ごろにいた原生種は体高115～120センチのポニーで、18世紀に入ってからオランダ人が外来の馬をスンバの原生ポニーと交配させた。体格が大きくて疾走力に長じたオランダ人の馬とサンドウル馬の子供は、体高130～165センチ、細身の体型、走りが速く力も強い、という長所を獲得した。スンバ島民はその馬を愛した。

20世紀になって、スンバ島でアントラクス<sup>1</sup>が流行したために馬の頭数が激減したとき、品種改良のためにオーストラリア馬が持ち込まれて交配され、病気に対する抵抗力も高まって頭数は再び往時の隆盛を誇るようになった。

現在のスンバ馬は引馬・荷運び・乗馬・競走馬あるいは食用にもされる。脚と爪が強く、首

---

<sup>1</sup> 炭疽病

が大きいのがスンバ馬の特徴だ。身体の色も黒・白・赤・クリーム・灰あるいはまだらの者までいる。

スンバ島では最初、馬は交通機関として飼育されたが、資産価値を持たされて結婚の結納に使われたり、慣習儀式において褒美に使われたり、埋葬儀式には水牛の生贄と別に、馬の殉葬すら行われてきた。貴族が死去した場合、かれの馬は即座に殉死させられる。殉死させられる前に馬の方が死んだという、まるで自ら主人の死に従おうとした馬の話まで語り伝えられている。

死者の遺体が安置場に移されると、生前の地位の高低に従って4、8、あるいは16頭の馬が殉葬のために殺される。墓穴に埋められる時には、また同じことが繰り返される。

死者は祖霊に迎えられて、あの世に導かれる。そのときに、死者の霊は生きていたころと同じように、馬に乗ってあの世に向かうのである。だから死者の霊が愛馬の霊に乗ってあの世へ行けるように、死者に対する最大の表敬の印としてかれの愛馬を殺すのである。

祖霊と死者の霊はその待遇を喜び、満足し、そしてまだ生きている親族子孫の安寧と繁栄を祈ってくれる。葬式に馬の殉死が行われなければ、死者の霊はつらい思いをしなければならない。王侯貴族が徒歩であの世に向かわなければならないのでは、かれの権威も地に落ちてしまうだろう。

スンバの民衆は馬が祖霊の乗り物であると信じており、サバンナ草原にいる馬が突然いなくなると、馬の背に祖霊が乗っているのだとひとびとは言う。サバンナで馬を放牧する時は、牧童もスンバの伝統衣装を着用しなければならない。牛を放牧するときも、牧童はアメリカ西部のように馬に乗って牛の群れを統制する。

スンバ島民は馬だけでなく犬も愛している。イヌは主人の忠実な召使いであり、主人が困難

に陥った際に、主人を助けようと全力を尽くす。だから主人が馬で外出するとき、たいていその後をイヌがついて走っている。

一方の馬は主人と一心同体になる心の友だ。馬と乗り手が心を合わせてひとつになれば、望むことはかならず成就する、とスンバ島民は語っている。[ 続く ]

### 「ヌサントラの馬(3)」(2021年10月07日)

2005年10月にコンパス紙取材班がスンバ島を訪れて、島民の暮らしぶりをルポした。取材に応じたのはコルネリス・ダリさん45歳で、妻と4人の子供と一緒に質素な家に住んでいる。荒涼とした丘の上に建つかれの家は竹網壁にトタン屋根の家屋だ。家の裏手には家畜囲いがあり、牛や馬が数十頭飼われている。牛馬の所有者は東スンバ県ワイガブに住む華人系ビジネスマンで、ダリさんはそれを預けられて飼育しているのだ。

ダリさんは毎朝その牛馬を何キロも離れた草原へ連れて行き、夕方になって家に連れ帰って来る。それがかれのすべての経済活動であり、オーナーからの報酬はコメ50キロ、灯油10リッター、砂糖2キロが毎月現物支給される。つまり金銭報酬はないということだ。

だがスンバには hotu のしきたりがあって、預かっている家畜の子供が産まれると、5頭のうちの1頭を飼育者がもらえる。飼育者は自分の取り分であるホトゥを自由に売ってよい。たいてい1~2歳になると買い手が見つかる。馬は50~70万ルピア、牛は150万ルピアだそうだ。ホトゥだけがかれに現金収入をもたらすのである。ダリさんのホトゥは今、5頭あるそうだ。

毎朝、牛の長い列が草場を目指して丘を下ってくる。牛だけでなく、たいていの家畜集団には水牛や馬も混じっている。太陽が頭の真上に来るころは、みんなが川や水辺に移動する。

それが終わればまた草場へ移動し、午後3時ごろ、ふたたび水飲み場に集まる。そしてそのあと家路をたどる。たくさんの家畜たちが、そして家畜の世話をする飼育者が毎日行っている日課がそれだ。東スンバ島の総面積は7千 Ha あり、そのうちのほぼ7割が放牧地である。

東スンバ島の牛・水牛・馬はそれぞれが3万頭超えて、全家畜数は10万6百頭に上る。東カリマンタン州やパプア州よりも、東スンバ島の方が数が多い。東スンバ島の人口は19万人だから、県民二人に家畜一頭という割合になっている。県外に送り出される家畜は平均して月1千頭だ。

スンバ島には牧畜王がいる。たくさんの家畜を持っている者の社会ステータスはきわめて高い。ダリさんが世話している牛馬のオーナーがその例だ。その華人系ビジネスマンはきっと他の者にも家畜を預けて世話させていることだろう。

ダリさんのケースとは異なる形態も伝統慣習の中にある。anak belis と呼ばれるスタイルがそれだ。スンバ島では昔から、王族貴族が家畜をたくさん持った。数百頭・数千頭に及ぶ家畜を世話させるために、王族貴族は一般庶民と結納 belis を介して特別な関係を結んだ。その一般庶民がアナツベリスと呼ばれるひとびとだ。アナツベリスはご主人様に対して家畜を世話する奉仕を行い、ご主人様はアナツベリスの生活を成り立たせてやる義務を負うという双務関係になっている。

主人とアナツベリスの関係は相伝され、代が変わっても継続される。東スンバの歴史の中に、ディキ・ドンガという牧畜王がいた。かれは牛・馬・水牛を1万数千頭所有して他の分限者と桁違いの資産を誇ったのである。かれのアナツベリスは3百人いたそうだ。

ディキ・ドンガの子孫はもはや1千頭を下回る程度の家畜しか持っていないものの、アナツベリスはまだ39家族あって、かれらの暮らしを成り立たせてやらなければならない義務が重荷になった。そのために、先祖伝来の耕作地をその39家族に与えて重荷を解消させたそうだ。

[ 続く ]

## 「ヌサントラの馬(4)」(2021年10月08日)

他人の家畜を預かって飼育しているひとびとは、夜の夜中でも家畜が安全な状態にあるかどうかを見回らなければならない。スンバ島にも家畜泥棒がいる。4～5人で密かに盗む泥棒もあれば、中には20人以上が手に手に刃物を持ち、集団で村を襲って何十頭もの家畜をあらいざらい奪って行くこともある。泥棒と言うよりは強奪だろう。

奪った家畜の群れをかれらは馬に乗って数十キロも離れた場所に護送して行くのだ。まるで米国の西部開拓史に出て来る一シーンのようだ。もし最初から一桁の盗みを行う計画の場合、ピックアップトラックを1台から数台用意し、盗んだ家畜をトラックに載せると風と共に去っていくスタイルもある。

馬をターゲットにした盗みは特に、伝統的な慣習が馬を屠ることを義務付けている要素が大きい。他にもパソラや競馬などで馬の需要が起こり、馬が商品になっているという要素もある。古いデータだが、東スンバ県ワイガプ地方裁判所で2010年に168件の強盗事件が裁かれたが、その中の98%が家畜の強奪だったのである。東スンバ県令は警察に対して、草原で起こる強盗事件では、警官は犯人に対して即時発砲するように要請した。それこそまるで西部開拓史に瓜二つではないだろうか。

盗難対策としてスンバ島の四県では、馬・牛・水牛などの大型家畜に関して家畜所有者証明書 *kartu tanda pemilik ternak* を発行するシステムを2009年から開始した。そのためスンバ島では、家畜の誕生と死亡が役所で管理されている。持ち主は馬や牛1頭ごとに、誕生と死亡を役所に届け出ることが行われている。

特にスンバ島の港から家畜を送り出す際のチェックを厳重にしたことから、盗んだ家畜を島外に売るのが困難になって、島内での家畜盗難や強盗事件は減少しているとの警察の説明

だ。

ある時、多数の家畜を飼育しているブラムさん30歳の馬が6頭姿を消した。広い草原を探し回った結果、所有者の烙印を押してある5頭は見つかったが、買ったばかりでまだ烙印のなされていない一頭は行方が知れなかった。

一族総出で情報を集め回った結果、ひとりの容疑者が浮かび上がった。ブラムさんは警察の応援を頼み、自分の一族数十人と共にその容疑者の家を包囲して捕まえ、警察に容疑者の取り調べをゆだねた。容疑者は警察に自供し、裁判で入獄刑が下されて服役中とのことだ。

あるいは別の事件も起こる。ある時、ブラムさんの牛3頭が刃物で刺されて瀕死状態になっているのが見つかった。近くに野菜畑を作っている者がおり、ブラムさんの牛がその畑を荒らしたことがその事件の経緯だろうと推測された。

自分の牛が悪さをしたなら損害賠償するから、牛を殺した者は名乗り出ってくれと近隣社会に呼び掛けたが、だれも名乗り出て来ない。期限を切ってその日までに名乗り出ってくれと再度要請したが、相変わらずなしのつぶてだった。期限日が過ぎた翌日、ブラムさんの一族は野菜畑を作っている者が飼っている水牛11頭の首をはねた。

スンバ島では競馬が盛んだ。競馬は島民の娯楽であり、賭け事の機会を提供するがために嫌が上にも催事は盛り上がる。インドネシアのあらゆる土地で行われている動物同士の闘いや走り競争は、みんな賭け事が伴われているのが普通なのだ。但しその賭け事は観客同士が自由に相手を選択して行っているものであり、胴元制の賭博ビジネスが存在しているわけではない。つまり、催事の趣旨や催行者の意向とは関係なしに、見物人が勝手に行っていることなのである。[ 続く ]



## 「ヌサンタラの馬(5)」(2021年10月11日)

ところがそんな娯楽としてのものにとどまらず、競馬の催しは馬の飼育活動に高い経済性をもたらすようになった。競馬大会の優勝馬はオーナーに高い経済価値をもたらすものという仕組みができあがっていったのである。全島をあげての競馬熱は、島内競馬大会をシステム化させ、毎年の恒例行事のひとつにした。

島内にある東スンバ・中部スンバ・西スンバ・南西スンバの四県では、最初に郡レベルで競走馬を持っている大勢の民衆が参加して予選が行われる。競走馬は体高と年齢に従って7つのクラスに分けられる。各クラスでのスピード競争を勝ち抜いた者が県大会に出場し、最後に各県の代表たちが全島のチャンピオンシップを競うのである。全島チャンピオン大会は毎年6～10月の間に3回行われ、各県が回り持ちで主催する。そのために各県は華麗な競馬場を設けている。

競走馬を持っている家がこの大会への参加を決めると、一家の主人は妻子を後回しにして馬に全関心を注ぎ来む。妻子もそれを受け入れて応援する。競走馬は子供の頃から飼い主に特別扱いされて育てられてきた。専用の飼育房を与えられ、毎朝水浴してから、身体と脚を温水でマッサージされ、餌を食べたら走行練習を行う。普段の餌は糠やトウモロコシの茎などで、一頭あたりひと月の食費は3百万ルピア前後かかる。

競馬大会が近付いたら、一家はお馬様の世話に追われる。毎日、卵6個をハチミツと混ぜて食べさせ、更にビタミンも与える。妻子が食べる卵がなくても、馬には卵を食べさせなければならない。そうやって、競馬大会での勝利の栄光を目指すのである。

勝利と栄光はチャンピオンを社会のスターにする。馬と、そしてオーナーが社会的な名声を得て、世間から一目置かれる存在になる。だが、それだけでは終わらない。勝利と栄光は金になるのだ。優れた競走力は親から子へ伝わる。自分の馬が高レベルでの勝利を獲得したなら、

その子供には桁違いの値段が付くのである。

その仕組みを使って効率の良い経済活動を行なおうと考えるのは、別段不純なことでない。スンバのリンディ王家の系譜に連なるウンブ・メハさんは東スンバ県に住んで馬の飼育業を営んでおり、スンバ島の今後の経済発展は競走馬の繁殖と飼育が必ずメインになると主張して、競走馬によるスンバ島経済の掘り起こしを地元の行政と県民社会に呼び掛けている。

かれの論によれば、引馬や乗馬の需要は自動車に取って代わられる運命にあり、現にほとんどの家庭が二輪車を持っていて、馬に乗ってどこかに出かけることは昔より減っている。おまけに人口増によって草原が住宅地に転換され、面積が減少するのは目に見えているので、昔ながらの馬の牧畜のあり方は将来性が危ぶまれている、と言うのである。

メハさんはチャンピオン経験を持つ引退したオスの競走馬を一頭4千万ルピアで買った。「馬鹿げたことをする、と思ったひとが少なからずいたようだが、そんなことはない。これはたいへん有望な投資なのだ。種付馬にして子供を産ませれば、子供は高額で売れる。生後2カ月の子供馬に1千万ルピア以上の値が付く。」

メハさんは種付馬を家の敷地内の樹につなぎ、周りに10頭のメス馬を放しておく。他のオス馬がそこに混じらないようにして、できた子供の血統を間違いないものにするためだ。メス馬が発情すると、家のだれかが種付の世話をする。昔ながらの牧畜スタイルでは、全員を草原に放すからオスメスの馬が自由に交わるわけで、それでは父馬がだれなのかわからなくなる。競走馬の血統を確定させるためには、草原で管理するのは無理だ。[ 続く ]

「ヌサンタラの馬(6)」(2021年10月12日)

メハさんの10頭のメス馬は過去二年間に14頭子供を産んだ。そのうちの一頭が生後2カ月のときに1千5百万ルピアで売れた。仮に10頭の子供馬が全部同じ値段で売れるとするなら、4千万ルピアの投資で2年間に1億5千万ルピアの収入が得られることになる。

「いま行われている県の行政方針である牛の飼育は、競走馬の飼育に切り替えられるべきだ。牛は4～5年育てて一頭5百万ルピア程度にしかない。しかし競走馬なら、もっと短期間にもっと高い価格になる。県庁は優れた競走馬を種付用にして各村に送り、村民が持っているメス馬と交配させて競走馬の子供をどんどん作らせていくべきだ。そうすることによって、経済規模は牛の10倍に達するだろう。馬10頭を育てる方が、牛百頭よりも大きい価値を生み出す。」メハさんはそう述べている。

何百年にもわたって馬のいる社会が営まれて来たスンバ島には、言うまでもなく馬を使う伝統行事がある。pasola と呼ばれるその伝統行事は、草原に馬を駆って手槍を投げ合う戦闘ゲームだ。昔は尖った槍が使われていたが、危険であるために1970年代から先端を平らにしたアカシアの樹の棒が使われるようになった。

戦闘において投擲される短槍は現地語で sola あるいは hola と呼ばれた。接頭辞 pa-が付られて「～もどきのもの」という意味に変化したのがパソラであり、要はそれがゲームであることをその言葉が示している。

西スンバ島の四つの村が共同で毎年行っているこのゲームでは、百人を超える騎手たちが二組に分かれて対峙し、交代で敵陣営に攻撃をかける。攻撃に出た騎手は敵陣に接近して手槍を投げ、すぐに馬首をめぐらせて味方陣営に戻るのがルールだ。左手はスピアの槍3～4本と手綱を持ち、右手で槍投げの構えをしつつ敵前まで全力疾走して敵の騎手めがけて投げたあと、即座に馬首を巡らせて帰陣する。だが攻撃される側の陣営にとっては、槍を投げたあとの敵が馬首を巡らせて横や後ろ向きになる瞬間が絶好の反撃タイミングなのである。方向転換の際にスピードが落ちると敵陣からの反撃の槍をくろうことになるため、攻撃者は最初か

ら最後まで全速で疾駆しなければならない。そのときに、騎手と馬の意気投合した一体感が重大な意味をもたらすのである。

槍が投げられると、周辺を埋め尽くした見物人の間から歓声や、スンバ独特の馬のいななきを真似た叫び声上がる。戦闘場を遠巻きにして囲んだ見物人のどよめきが草原を揺らす。男たちが槍を投げ合って荒事を楽しんでいるとき、女たちはクトゥパツを作って親族知合いと贈り合う。夫の敵のチームに入っている家であっても、女同士は和気あいあいとこの伝統行事を楽しんでいる。

使われる武器が尖っていない木の棒であるとはいえ、馬上から渾身の力を込めて投擲されるのだから、それが身体に当たったときに当たりどころが悪ければ大けがをしたり、最悪の場合死亡することも起こりうる。だから慣習を守る rato(長老)たちは、この催事が引き起こす流血は大地を肥やして豊かな収穫をもたらす原泉になるのだと語って、被害者と家族一同に私怨を持つことを戒めている。運悪くこの催事の中で死亡しても、復讐劇は起こらない。復讐は翌年のパソラでルールを守って行うしかないのだ。



パソラが行われるのは毎年2～3月にかけての時期であり、新しい作付期が来たことを祝う祭りの一環として行われている。その祝祭では、nyaleの儀式がパソラに先立って行われなければ

ならない。ニヤレとはゴカイの仲間に属すイトメの一種で、普段は海底に住んでいるが、ニヤレは一年に一度、生殖のために大量に水上に上がって来る。ニヤレの学名は *Eunice fucata* だ。

[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬(7)」(2021年10月13日)

その時期になるとラトたちが、ニャレが上がって来るタイミングを予測して夜明け前に海へ行き、ニャレを探す。見つかった初ニャレは持ち帰って長老会議の中で示され、長老たちがニャレの様子を調べて吉凶をうらなう。良く太って生き生きした色とりどりのニャレであるなら、今回行われる植付けとその収穫は豊作が期待される。もし貧相で弱っていれば収穫は期待できず、それどころか災厄がやってくるかもしれない。

ラトの占いが終わると、一般のひとびとがニャレ取りを始める。ニャレが水上に上がって来るのは三日間だけだそうで、ひとびとはその期間ニャレ取りを愉しむ。取ったニャレは食べるのである。ココナツミルクで汁料理にしたり、あるいはサンバルにする。ニャレをそのまま生で食べるひともある。甘くてうまいと生食派は語っている。ニャレはたんぱく質が豊富で、鶏卵や牛乳をしのいでいるようだ。

ニャレはスンバ島の北西にあるロンボツ島でも水上に上がって来る。ロンボツ島住民もニャレ取りをして、一年に一度のニャレ食を行っている。しかしパソラを行うのはスンバ島だけだ。スンバ島では、ニャレ占いがなされなければパソラは開かれないのである。

スンバ島から馬・牛・水牛などの大型家畜が島外に送り出されている。東スンバ島の送り出し頭数は月7百頭で、その中の4百頭が馬だ。そしてその4百頭はほとんどすべてが南スラウエシ州ジネポイント Jenepono 県に向かう。ジネポイントでの馬の用途は馬車引きや田の鋤引きもあるが、食用が大きい比率を占めている。ジネポイントのひとびとが祝宴を開くとき、馬の肉の料理はなければならないもののひとつになっている。ジネポイントには、タカラル郡トロに馬の専門市がある。

ジネポイントから馬の買付け人が30人以上やってきて、東スンバ島の村々を回って馬を買う。そのジネポイントの買付け人を地元の仲介業者が間に立って世話する。直接交渉させると、馬

の飼育者はべらぼうな価格を言うのだそうだ。島の外から買付け人がやってくるくらいだから、むこうでは馬の価格が暴騰しているにちがいないまい、という思惑がそこにからんでいるらしい。だから地元の仲介業者が価格を交渉して相場の枠が崩れないようにしている。

1995年、スンバ馬はマレーシアのクアラルンプルに輸出された。クアラルンプル市が馬24頭と四輪馬車アンドン andong5台をティティワンサ湖公園の園内乗物にするために購入したのだ。そのときクアラルンプル市は馬一頭当たりの購入価格を、インドネシア国内相場の二倍超支払った。それはもちろん、ティティワンサ湖公園での引き渡し価格なのである。

その後、2004年・2006年・2014年にクアラルンプル市はスンバ馬12頭の購入を繰り返している。インドネシア側は毎回、優れたスンバ馬の選考を実施し、選りすぐった馬をクアラルンプル市に送った。2014年には80頭の候補馬の中から、見映えの良い体形、細いが強い脚、気象変化に強く、病気の抵抗力が高い、などというポイントをクリアした12頭が貨物専用機で送り出されている。

数は大量でないものの、インドネシア産の馬は1984年以来マレーシア・シンガポール・サウジアラビア・ティモールレステ・日本などに輸出された実績を持っている。2009年にはシンガポールの競馬界に優秀な競走馬が一頭2億ルピアで売られたことさえある。スンバ島では、優秀なスンバの競走馬をたくさん作り出し、それを世界に輸出する方向で研究開発を行っている。

あくまでもサンドゥル馬の生殖資源が失われないように保持し続け、しかも走りに長じた馬を作り育てていくチャレンジがスンバ島民の目標になっている。[ 続く ]

## 「ヌサントラの馬(8)」(2021年10月14日)

ロンボツ島のすぐ東隣にあるのがスンバワ Sumbawa 島で、更に東方にフローレス島が飛び石状に並んで小スンダ列島を形成している。フローレス島の南にぶら下がるような位置でスンバ島とティモール島が外バンダ弧南端の崖の上に載っているというのがヌサトウガラの地勢図だ。

スンバワ島はビマ・ドンブ・スンバワ・西スンバワの四県とビマ市の五つの行政区画に分かれている。スンバワ島の東部を占めているビマ市・ビマ県・ドンブ県の先住民はンボジョ Mbojo 族であり、中部以西に住むスンバワ族別名サマワ Samawa 族とは文化を異にしている。それら異なる種族は異なる王国を作って歴史の中を歩んで来た。そのためにスンバワ島にはスンバワ馬とビマ馬の二種類がいるように見える。

スンバワ馬の体格諸元は一般に、体高はオス128センチ、メス113センチ、体長はオス120センチ、メス111センチ、体重オス213キロ、メス282キロ、体形は小さくコンパクトで背は平だが、競走馬は中凹だ。頭部は大きめで、後脚の方が前脚より長い、と記された資料がある。一方別の資料には、ビマ馬は1～3歳で平均110～113センチ、4～8歳で114～117センチ、大人になると119～120センチになると書かれていて、スンバワ馬の方が大型であるような印象を受ける。

ただし、個体差が激しいのが普通である生き物の体格測定平均値が、いつどこで測定されてどのような算出方法の結果得られたのかよくわからないこの種のデータ数値を基にして、比較されている生き物が同種なのか異種なのかといった判断ができるようには思えない。インドネシア語文書の中に、それらが同一あるいは別種のものだと断じている言葉をわたしはいまだに見つけられないでいる。

スンバワ馬の呼称はスンバワ島の馬全般について言及しており、ビマ馬の名前はビマ王国あるいはンボジョ文化にからめてインドネシア語文書の中に出て来る傾向が感じられ、同じ物を異なる立脚点から別の名前で述べている可能性も否定しきれないようにわたしには思われ

るのである。判断中止状態でこの拙文を進めていくしかないので、用語面での混乱が起こるであろうことをご容赦願いたいと思います。

インドネシア人にとって馬と言え、たいていのひとがスンバ馬を思い出す、と先に書いた。ところがスンバワという地名もたいていのインドネシア人に馬を思い出させるのである。ただし馬そのものでなく、馬乳なのだ。スンバワ島で生産される馬乳には susu kuda liar という名前が付けられた。だからしばしばその名称に Sumbawa とか Bima あるいは NTB という地名が添えられて、ひとびとの記憶脳に書き込まれて来たのである。

kuda liar というインドネシア語は野生馬を意味している。往々にして一般消費者の間から、「野生馬のミルクをいったいどうやって搾るのか？飼いなされた馬の乳を搾っているはずなのに、いかにもバイタリティを感じさせるような言葉を使うのは誇大表現くさい。」という批判が語られる。

スンバワ島の馬乳関係者が言うには、「その通りです。飼いなされた馬の乳を搾っているのだが、スンバワ島ではすべての馬が常に草原で放し飼いされていて、野生の状態となんら変わらない。馬小屋に置かれて飼料で育てられている馬のミルクではないという意味でスクダリアルと呼んでいる。」との説明だった。

スンバワ島にいる馬の頭数は中央統計庁によれば、2018年20,206頭、2019年18,582頭、2020年14,378頭、と減少傾向に陥っている。言うまでもなくスンバワ島でも、農耕や荷物運び、あるいは引馬・乗馬・競走馬そして食肉にされる者まで馬はさまざまな用途に使われており、そこに加えてインドネシアで名高い野生馬ミルクを市場供給する馬がその中に混じっているということであって、スンバワ島の馬がすべてメスであるはずがない。馬がいる他地方でも馬乳は採れるが、たいていが飼い主の一家や隣人たちが飲んでいるか、せいぜい地元で販売されているだけであり、インドネシアの広域商業ネットワークに載ったのがスンバワ産



のものであったということなのだろう。[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬(10)」(2021年10月18日)

ビマ王国スルタンの専用馬は Manggila と命名された白馬で、代々のスルタンが乗る白馬はマンギラの名前が相伝されたそうだ。ビマスルタン家の子孫である老齢の女性は、ビマ馬がいかにビマ王国軍騎馬部隊を優れた軍事力にしていたかについて、実際に目にした騎馬部隊の話をも語っている。また昔のビマで夫婦が長旅に出る時は、一頭の馬に大きい鞍を置いてふたり一緒に乗るのが普通だった、ともかの女は語っている。ビマ馬は、不屈の闘志、質素な暮らし、目的成就のための意志を象徴するものとされ、乱暴に扱われないかぎり主人によく馴れて従順に従う性質を持っていた。

18世紀、ビマ王国第8代のスルタン・アブドゥル・カリムのおかげ、マドゥラ島の王子のひとりがビマ馬を数頭買いたいとスルタンに注文したことがあった。そのころ、王国はウェラ、ランブ、カンガ、パイレ、サゲアンダラッ、サゲアンアピ、ポジャの村々に馬の牧場を設けていた。

1825～30年の間、ジャワを震撼させてオランダ植民地政庁を苦しめたディポヌゴロ戦争では、ジャワ人の軍勢に再びスンバワから多数の馬が送られている。

バタヴィアのオランダ人もビマ馬の強靭さ、気候変化への耐久力、主人によく馴れるといった特徴を高く評価し、たいていの総督が自分の乗馬にビマ馬を選んだ。

1886年12月20日付けで書かれたビマ王国とスラウェシ行政長官ファン・ブラアム・モリス DP Van Braam Morris 間の覚書には、スラウェシとジャワにビマ馬が年間1千から1千5百頭送られたことが記されている。馬の価格は40～50ポンドスターリングと値付けられた。その当時、ビマでの馬の相場は15～25ポンドスターリングだったそうだ。

現代スンバウ島民の祖父母の時代には、一家一族は通常、百頭を超える馬を持ち、決まった時期には大勢が山へ馬を連れて入り、蜂の巣・綿の実・その他の山の幸を背に載せて帰って来た。あるいは農耕の収穫期になると、何百頭もの馬が背にトウモロコシやコメの入った袋を積んで、長い列をなして町や港に向かって街道を歩んだ。

それほど馬に満ち満ちていたスンバウ島から、馬の数が減少した。あれほど軍用馬の代名詞のように語られたビマ馬の需要も激減した。今やビマのひとびとはどのようにしてビマ馬を存続させようかと腐心している。というのも、スンバ島のサンドウル馬が競走馬としての名を高めた結果、スンバウ島でも伝統的に盛んだった競馬で行政高官や富裕者・社会有力者の間に地元馬よりもサンドウル馬を使う傾向が起こったからだ。2009年には、10日ごとに20頭のスンバ馬がビマに送り込まれて来た、とビマ馬保存活動家のひとり述べている。

一般には、ビマ馬のメスとサンドウル馬やサラブレッドのオスを交配させて、ビマ馬が持っている力仕事への強靭さとオス馬の俊足さを子供に受け継がせ、競走馬の適性をビマ馬に加えることで生殖資源の保存を図る考え方が主流を占めている。

スンバウ馬は草原がかれらの住処だが、高床式に作られた飼い主の家の床下にも住んだ。草原で裸馬の放し飼いがなされているだけなのに、馬は自分の飼い主を覚えており、飼い主もたくさんの馬たちの中にいる自分の飼い馬がどれなのかが分かった。

馬はスンバウ島民の暮らしの一部になっていて、所有している馬の多寡が島民の社会ステータスを決めた。馬があつてこそその経済活動であり、社会活動になっていたのだ。だから王族貴族はたくさんの馬を持つのが当たり前であり、民衆の経済活動のために馬を使わせることは当然行つたが、自分たち自身が使うのは娯楽が目的に決まっていて、そのひとつとして競馬で遊んだ。伝統儀式の中に馬を使う様式もいろいろと案出された。

人間の暮らしに関わって人間と一緒に生きている馬だから、馬も人間並みの扱いをされた。馬が死ぬと、人間と同じようにカファン布に包まれ、死者への祈りが捧げられるのが普通だった。

頭と首に旋毛のある馬は palisu pantapaju と呼ばれていて、家を守る力を持っていると島民はいまだに信じている。パリスパンタパジュ馬は求める者が多く、必然的に値が上がる。パリスパンタパジュは、泥棒や悪意悪事を意図して家に近付いて来る者があると、それを飼い主に教えてくれるというのが、島民が信じている「家を守る力」の内容だそうだ。[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬(11)」(2021年10月20日)

だが今や現代化の波に洗われたスンバワ島では、人間と馬の関係が変化してしまった。1990年代に susu kuda liar Sumbawa の名前が全国的な知名度を得て、スンバワ島の特産物として国内商業流通網に載ったとき、島内の各村で馬乳生産が盛んに行われた。メス馬を持っている家は毎朝乳を搾り、容器に入れて家の表に置いた。

収集業者が毎朝村を回って馬乳を集め、それを商業生産者に届けるというサイクルが作られた。そのころ、馬乳生産者はリッター当たり10万ルピアの現金収入を得た。その収入が子供たちの学歴を高卒に押し上げ、中には大学まで昇り詰めた幸運児もいた。農牧だけが生計であったなら、中卒がいいところだったのだ。

あるいはメッカ巡礼を行い、煉瓦作りの家を建て、自家用二輪車や家電品を持つモダンライフスタイルを実現させることができた。元々はスンバワ島でも、馬乳はメス馬を持っている家の家族や隣人が飲むだけのものだった。牛より馬の方が一般的なこの地方では、新鮮な牛乳が商品として流通していなかったのだ。

ススクダリアルスンバウの知名度が高まってブームになると、悪徳行為がしのび寄って来た。商業用生産者の中に、純乳に水を混ぜ抗生物質を加えて相場価格で売る者がたくさん加わった。その事実が世の中に知れ渡ると、消費者はニセモノを嫌ってススクダリアルスンバウのラベルを信用しなくなり、純乳の正当な商品すら見向きもされなくなった。

一方生産農家に対しては、悪徳収集業者が支払いを滞らせ、最終的に未払いのまま踏み倒して逃げた。悪徳業者に魅入られた村の中には、未払金が7千万ルピアに上ったところもあった。そんな村では生産農家のほとんどが馬乳生産に嫌気をさし、馬乳搾りのために持っていた馬を売り払って、トウモロコシや大豆の生産に転換してしまった。馬の多くはマカッサルに売られて行った。

そんなできごとが、スンバウ島民の暮らしに馬離れをもたらす傾向に拍車をかけたにちがいあるまい。今では、村人の足は馬から自動二輪車に切り替わり、建てられる煉瓦作りの家屋に馬を置く場所は設けられていない。

王族貴族に成り代わって現代社会に登場して来た政治や行政の高位高官たちは、何世紀にもわたって培われて来た伝統的な娯楽である競馬を担う役割をだれに言われるでもなく引き受けて、自ら競争馬を何頭も持って愉しんでいる。

病気や怪我、あるいは加齢のために馬としての機能が果たせなくなった者たちは、往々にして家畜屠殺場に運び込まれている。スンバウ島民は馬肉に特別な健康上の効能があると信じているのだ。

地元語で *pacoa jara* と呼ばれているスンバウ島の競馬は主に子供競馬だ。インドネシア語にするなら *pacuan kuda* だろう。パチョアジャラは島内各地の村々で何百年も前から伝統行事として行われて来た。ドンプ県ルパディ村では、幼稚園から小学一年生くらいの子供たちがジョッキーになって競争する。

騎手が何歳であろうが馬はそんなことにおかまいなしに、全速力で疾走する。そりゃ危ない、だって？ 幼い子供たちは馬に乗っているのではなく、馬を駆っているのである。勢いあまって落馬する子もいるが、怖がる様子はさらさらない。

直線コースのアリーナとギャラリーを隔てる柵があるだけの馬場で、柵の向こう側には千人を超える見物人が陣取り、声援を送り、歓声を上げる。どよめきは、人馬がゴールに達するまで鳴りやまない。

パチョアジャラは県の創設記念日や国の独立記念日の催事として行われるのが普通であり、地元自治体が主催するケースがほとんどのようだ。昔はきっと、王国の祭事や村の祝祭を彩る行事として行われていたのだろう。

幼い子供たちに馬と親しむ機会を与えようとして、馬と共に生きる伝統が子供競馬を行わせるようになったことは想像に余りある。つまりパチョアジャラは単なる速さ競べにとどまらず、子供の心身を鍛錬する場として営まれて来たはずだ。馬の背に座った子供たちのプライドはきっと、その子の生涯を逞しく導いていくことだろう。[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬(12)」(2021年10月21日)

スンバ島の東側にあるティモール島でも馬の飼育が行われている。ここでもひとびとは、貧しいながらも馬と共に生きている。そんなかれらの暮らしに、一年に一度の娯楽がもたらされる時期がやってくる。8月17日の独立記念日だ。

独立記念日には各村や町で住民参加のゲームが行われる。バレーボール・サッカー・綱引き・クルプツ食いなどだが、もっと早いタイミングでスンバワ島のような子供競馬も行われる。小学生の子供たちが騎手になって馬を駆り、スピードを競うのだ。娯楽に乏しいティモール島辺境地帯の子供競馬に、男も女も、老いも若きも熱狂する。

2009年8月1日、北中部ティモール県北インサナ郡ハウメサツ町タンジュンバスティアンの馬場に、競馬大会実行スタッフの音がスピーカーから流れた。「子供らは馬に蹴られないように気を付けなさい。まず馬が暴れないように、よく撫でてやれ。観客はコースにあまり近寄らないように。馬が怖がるから。」

タンジュンバスティアンはティモールレステとインドネシアの国境線から5キロくらいしか離れていない。その日、第64回独立記念日を祝う北中部県令賞第5回子供競馬大会がそこで開催されたのである。大会の主催者は県庁で、民間会社が協賛し、賞品は現金総額9千万ルピアと牛12頭(一頭3百万ルピア相当)。この日スピードを競う馬は202頭であり、県内と隣県の各地区を代表して集まって来た。クパン市・クパン県・ベル県・南中部ティモール県・ロテンダオ県、と参加者は広範囲にわたっている。たいてい馬とジョッキーの組合せは同一地区出身だが、A地区の馬とB地区のジョッキーという組み合わせも中に見られる。

実行スタッフが呼び掛けるジョッキーと観客への警告は、この大会が公式競馬とは無縁の、村の衆の娯楽で行われていることを如実に示している。村の各家庭と一緒に暮らし、普段は農耕や運搬の作業に使っている馬がこの馬場に連れて来られているのだ。

会場には数百人の観客が集まって来た。四輪や二輪の自動車で、あるいは徒歩で。徒歩で来たひとびとが大部分を占めている。入場無料だから、実にさまざまな階層のひとびとが来る。古びたシャツだけ着せられた下半身裸の幼児から、一張羅を着込んだ華人頭家たちまで、思い思いの場所に陣取り、立とうが座ろうが自由だ。

小学生くらいの年齢のジョッキーが乗った6頭がゴールに駆け込もうとするころ、スタートラインに次の5頭が並ぶ。だがコースに向かって並ぼうとせず、頭をコースに向けさせると嫌がって暴れる馬もいる。

ひいきの馬や応援する馬がスタートラインに出てくると、観客はコースに入って馬に近寄り、声を掛けようとする。実にたいへんな草競馬のありさまである。娯楽の少ない辺境地域だから、このような子供競馬大会をひとびとは大いに愉しもうとする。

国境地帯のウィニ地区に住む主婦のメリーさんも、大会を楽しんでいるひとりだ。かの女の家庭は貧困地域の中にありながら、経済的には余裕のある暮らしをしている。品揃えのかなり充実した雑貨ワルンを営み、井戸があり、ガソリン発電機とパラボラアンテナを持ってインドネシア国内TV放送のいくつかを見ている。それでも娯楽が乏しいのだとメリーさんはこぼす。

北中部ティモール県のハウメニアナやベル県のモタアインとトゥリスカインは未電化地区であり、一般住民にとってTVは高根の花になっている。太陽光発電設備を使っている家もあるが、電力量はたいへんに小さい。トゥリスカインの国境警備部隊駐屯所指揮官は、ガソリン発電機を使って夜間照明を行っており、ラップトップコンピュータの充電は必ず夜に行っている、と語っている。しかしガソリン節約のために発電機稼働時間を細かくコントロールしているそうだ。

ティモールレステからインドネシアに移住したガストロ・パレイラさんと結婚したユリタさん24歳は厳しい暮らしぶりを物語る。モタアインの町に住むその一家は、水浴のために家から30メートルほど離れた泉に通わなければならない。泉はモタアイン国境郵便局の近くにある。テレビを見るのも、テレビを持っている近所のお宅の庭に行き、大勢で窓の外からテレビを覗かせてもらっている。

そんな貧しい暮らしの中で、農村地帯は馬と子供を用意して賞品を得ようと競い合い、競争に参加しないひとびとも競馬を愉しんで日々の暮らしに不足している楽しみや歓びを追い求めているのである。[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬(13)」(2021年10月22日)

スラウェシ島は馬の宝庫だ。中央統計庁2020年データによれば、スラウェシの州別頭数は次のようになっている、全国総数392, 137頭の47%がこの島に住んでいる。

南スラウェシ州	174, 392
北スラウェシ州	3, 990
ゴロンタロ州	1, 750
西スラウェシ州	1, 379
中部スラウェシ州	1, 374
東南スラウェシ州	755

行政区画別で見ると、南スラウェシ州ジネポント Jenepono 県の馬の数は2017年に35, 167頭あって、州内は元より全島でトップのその数値は南スラウェシ州24県市の平均値をはるかに凌駕している。そのためにひとつは、スラウェシ島西半島部最南端のジネポントを Kampung Kuda と呼んでいる。

ジネポント県民は馬肉を好んで食用にしており、祝祭に馬肉がないと祝いにならないというのが地元での常識になっている。かと言って、県内にいる馬がすべて食用というわけでは決してない。2017年に屠られた頭数は4, 538頭で、それ以前の数年間は2千頭台というデータが出されている。

南スラウェシでも馬はひとつとと共に生きて来た。交通手段・重量物運搬・農耕・戦闘・狩猟・競争など馬を用いる人間の用途に応じて、それに適した馬が使われて来た。馬には大別して三つの種類があると研究者は書いている。



軽量タイプは体高145～170センチ体重450～700キロで、乗馬・引馬・競走馬として適している。重量級より活発で走りが速い。重量級は体高145～175センチ体重700キロ超で、力仕事に向いている。ポニーは体高145センチ未満、体重240～450キロで、軽量タイプのような使われ方が多い。

人間が生活上で必要としている便宜を馬が与えてくれた。乗物として、労働パワーとして、更に競馬や曲芸ショーなどの娯楽も馬あってこそその賜物だ。産業として馬の牧畜が行われ、あるいは趣味として馬を飼育するひともある。

南スラウエシの王は Ma'jonga という名の催事をしばしば開いた。これは鹿狩りのゲームであり、馬術に覚えのある者はだれでも参加できた。マッジョガは王家の娯楽として行われるものであり、公式行事ではない。

マッジョガのルールは、森林の開けた場所に待ち受けているハンターたちが、森林の中から追われて飛び出してきた鹿を生け捕りにするゲームである。このゲームに参加するハンターたちは先端に縄の輪がついた toda' と呼ばれる棒だけを持ち、逃げようとする鹿に追いすがってトダッの輪に鹿を捕えなければならない。

王はハンターたちの卓絶した馬術と捕獲の技を一族や近しい貴族たちと一緒に現場に作られた展望塔に登って見物し、優れた者を部下に取り立てた。中でも、鹿を捕獲した者にはたいそうな褒美が与えられた。市井の一庶民が貴族に叙せられた例もあるという話だ。一般庶民にとってマッジョガは身分上昇、つまり出世の扉を開くチャンスであり、さぞかしたくさんの若者が古来からその夢に挑戦してきたことだろう。

王国の時代は過ぎ去り、マッジョガも過去のものになってしまったが、スラウエシ島民は北のマナドから南のジネポイントに至るまで、馬に乗る伝統を依然として続けている。その花形が競

馬だ。大人から子供までが馬に乗って疾走する。ただし馬は雄々しさのシンボルであるため、疾走する馬に乗るのは男性ばかりのようだ。[ 続く ]

### 「ヌサンタラの馬(14)」(2021年10月25日)

1998年の通貨危機と政変によってインドネシア経済が崩壊したと言われた時期でさえ、北スラウェシ州の競走馬販売は年間2百頭が維持された。そのころ、レースで良い実績をあげた優良馬は一頭の価格が3~4千万ルピアだが、まだ実績を持たない馬の価格は5百万から2千5百万ルピアの大きな幅の中で取引されている。送り出されるのは主にジャワ島であり、全国馬術連盟主催の種々の催事に使われた。

全国馬術連盟によれば、使われる馬の6割がミナハサ馬だそうだ。それらの馬は1982~85年にオーストラリアの優良馬と交配させた子孫であり、特に競走馬としての人気が高い。オーストラリアの優良馬20頭を政府が北スラウェシ州に支給して、競走馬飼育に慣れている畜産農家が持っている優良メス馬と交配させた結果が毎年年間2百頭の競走馬販売を実現させているとのことだ。

南スラウェシでは、伝統ある競馬の催しが20年間ストップした。競馬は賭博の場であり、ハラムであるという論理がその原因だったが、2006年になってマカッサルで再開され、マカッサル市内カランタンブン競馬場は、やっと本来の役割を取り戻した。中でも、伝統的な少年競馬の復活は父親が息子に抱く期待の実現であり、馬と共に育った父親たちを喜ばせたことは想像に余りある。

競馬に出場するためにジネポントから来た14歳と16歳の少年は、ひと月前から特訓を受けて再開初レースに備えたと語った。ふたりとも自宅で馬を飼育している家庭の子供で、競馬

の作法は伝統的な教育方法で教えられたそうだ。一番重要なのは度胸であり、落馬を怖れないことだ、とふたりは述べている。

皮肉にもスラウェシ島で頭数が最下位になっている東南スラウェシ州も、昔は馬が地上に満ち満ちていた。その名残はムナ Muna 県に一番強く残されている。グーグル日本語版ではムナのことをミュナと書いているが、Muna という綴りはインドネシア語でムナとしか発音されない。ミュナという音を示すのであれば、インドネシア語では myuna と綴られるのが正書法だ。

インドネシアの地名に関して、日本語グーグルは原音から逸脱したカタカナ表記の多さが目に余る。インドネシア語を知らない日本人はグーグルの名前を信用して間違った地名を覚えてしまうだろう。何のためにこんな混乱を起こそうとしているのだろうか？

スラウェシ島東南半島部南端にはムナ島とブトン Buton 島が寄り添って浮かび、ブトン島の更に東方にワカトビ群島が散らばっている。昔、オルバ期にワカトビの海洋観光プロモーションが盛んに行われ始めたころ、日本人サーファーを狙って「若跳び」などという名前を付けたのかとわたしは下司の勘繰りをしてしまった。あとになって、その言葉はワギワギ Wangi-wangi、カレドウパ Kaledupa、トミア Tomia、ビノンコ Binongko という主要四島の頭字語であることを知って内心で赤面した記憶がある。

ムナ県はムナ島の北部中部とブトン島側対岸の一部で構成されている。その県庁所在地ラハから南に10キロほど離れた場所にたくさんの壁画が描かれた洞窟がある。10ある洞窟の中でもっとも有名なのが Liang Kabori と Liang Metandono だ。liang は goa と同義で使われている。これと類似のものとして、南スラウェシ州マロスの洞窟群が有名だ。

ムナ族の言葉でカボリとは「書く＝描く」を意味しており、メタンドノは「狩る」を意味している。ムナ族の言い伝えには、リアンカボリが女の洞窟であったことを推測させる話が多い。

4千年前に描かれたとされているその壁画はいまだに色鮮やかに残っており、当時のひとびとの暮らしのありさまをわれわれに見せてくれる。4千年前のムナ族の祖先は農耕し、家畜を飼い、狩猟し、戦争し、自然環境を克服して船で海を渡っていた。その中になんと、ひとが凧

揚げをしている姿もある。

壁画に描かれた家畜の中に馬がおり、人間が馬に乗っている絵も見出すことができる。ムナ島には太古の時代から馬がいて、人間と馬の関係がそんな古い時代から続けられてきた

ことがそこから十分に想像されるのである。[ 続く ]

### 「ヌサンタラの馬(15)」(2021年10月26日)

ラハから南西に25キロほど離れた内陸のラワ郡ラトゥゴ村が県内最大の馬飼育地区だ。この村にあるいくつかの家が多数の馬を飼っており、馬は農耕の収穫物を運ぶのに使われている。2010年のデータでは、ラワ郡の馬は165頭、ラトゥゴ村では3家族が40頭を飼っている。

ムナ県でも少年競馬は昔から盛んに行われて来た。ラワ郡には郡や県レベルでの競馬が昔から行われて来たコースがある。ところが1980年代に入ってから競馬離れが起こって、競馬がムナから姿を消した。ラトゥゴ村に住むラ・オデ・アブジナさん50歳は、かつてのチャンピオンだった。県大会で三回続けて優勝したことがある。更に州都クンダリで開催される州レベルの大会にも出場している。

「わたしゃ12歳から競馬に出場して、最後に出たのは1987年でした。それ以来、競馬は開かれなくなりました。」そう語るアブジナさんは県で有数の馬の調教師だった父親のカリムさんから馬に関するすべての教育を受けた。カリムさんは村の総数40頭のうちの20頭を所有している。アブジナさんの思い出話によれば、昔は結婚のときの花嫁花婿の行列は必ず馬に乗っていたし、また野生の牛や水牛を捕まえに行くときも、馬に乗って出かけるのが当たり前だった。

馬をたくさん持っている家は村の有力な一族であり、それらの有力な一家の家系をたどると、

たいてい先祖のどこかで枝分かれした一族同士であることが明らかになった。王国時代には王族貴族がたくさん馬を所有し、子孫が分家するときに馬を分け与える習慣があったことから、現代のムナで馬をたくさん飼育して日常生活を馬とともに送っている家は親戚関係にあって当然なのだそうだ。

このムナ県にヌサントラで珍しいアトラクションがある。闘馬がそれだ。ムナ県の闘馬もシュクランの祭事や賓客への娯楽として、昔はあちこちで行われていた。ところが、1970年代に入って馬の頭数が減少し、きわめて稀な催事になってしまった。ラワ郡ラトゥゴ村だけが途切れることなく闘馬の伝統を今に伝えているのである。

闘馬はムナ語で *pogiraha adhara* と言う。地元のひとびとはインドネシア語で *perkelahian kuda* (馬喧嘩)と呼んでいるが、外部者は *adu kuda* や *pertarungan kuda* などと呼ぶひが多い。

ポギラハアッハラの行事がいつの時代に始まったのか明らかでない。少なくとも、ムナ王国の時代にはこの行事が頻繁に行われていたそうだ。ムナ王国が興ったのは1210年で、王国は1956年まで続き、その年に解散して領地領民はインドネシア共和国に編入された。王家はいまでも続いており、第27代ムナ王が当主として現存している。もちろん、現在のムナ王は支配する領地も人民も持っていない。ヨグヤカルタのスルタンを含めて、インドネシア全国の王たちは今でも王家を保っているものの、王国を持たない王様たちなのである。

王国時代に王族貴族たちが馬をたくさん持ったのは、馬の多さが持ち主の権勢を意味したためだ。王族貴族たちは馬を乗物として使い、更に狩猟や戦争のための資材にした。だから子供を分家させるときにはたくさんの馬を付けてやった。

王国時代には赤児の髪切り、娘の深窓入り、植付けの季節、収穫期などの民衆の祝祭や賓客のための慰安として闘馬が行われた。[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬(16)」(2021年10月27日)

2012年12月、ムナ県庁が観光促進催事であるフェスティバルナパバレの一プログラムとして、ラワ郡ラトゥゴ村で闘馬を催した。カリムさんが総指揮を取り、アブジナさんを含む数人の調教師たちがポギラハアツハラの進行を司る。

今回は薄茶色のオス馬と濃茶色のオス馬の対戦だ。互いに後脚で立ち上がり、前脚で相手を打ち、口で相手に咬みつく。半ば組みついて互いに押し合い、相手を追い詰めようとする。一方があわや押し倒されそうになったとき、大けがが起こらないようにするため、アブジナさんが両者を分けようと努めた。この闘いでは、馬が大けがをしたり死んだりしてはならないのである。闘馬とは言うものの、本気で決闘を行わせるのではなく、馬に喧嘩させてそれを眺めるというのがムナのポギラハアツハラなのだ。

対決者のどちらかが戦意を失ったり、立ち回りが見物人を十分楽しませたと思われたら、対決はおしまいになる。あくまでも賓客への娯楽であり、みんなが愉しめばそれで十分なのであって、だれが勝ったとか勝利者はだれだったなどということを決めるのが目的なのではない。

この催しには数人の馬調教師が参加する。馬同士の喧嘩が後遺症や死をもたらすことのないようにしなければならない。そしてまた、興奮した馬が前後の見境もなくなって暴れ回ったり走り回ったりしないように。そんなことが起これば、この催しの見物に集まった数百人の群衆に大きな危険がもたらされることになりかねない。この催しはいつも単なる広い空間で行われているだけで、観客は馬のいる場所を遠巻きにして眺めているだけであり、喧嘩の場所が移動して行けば、観客もそれに引きずられて移動する。観客席とアリーナが歴然と分離された闘技場などは存在しないのだ。それだけに、馬が走り回ればたいへんな危険が観客を襲う。この催事は馬が巨体を立ち上がらせてくんずほぐれつの喧嘩をするという、たいへん見応えのあるショ

一にとどめておかなければならないのである。

馬調教師たちはそれらの必須事項をすべて頭に入れた上で、その催しにおける自分の位置と自分の動き、そしてタイミングを考えながら動く。子供のころからその催事に巻き込ま

れて、何がどう起こるのか、どんなことが起こりうるのか、といったことを肌身の体験として持っているがこそ、かれらは実に効果的な動きを示すのである。

しかし不幸な事故が起こらなかったわけでもない。馬調教師が馬の事故を防ごうとして、自分が馬に蹴られることもしばしば発生した。

この鬪馬の実施手順は、まず喧嘩させるオス馬をハーレムから離し、それぞれを相手のハーレムのメス馬に近付けるのである。両者は互いに、相手が自分のハーレムを侵そうとしていると思って怒り狂う。

馬が怒ることは滅多にない。自分のハーレム、あるいは家族と言ってもよいだろう、を他の馬が侵しに来たときを除いては。だから、馬を喧嘩させるには馬にそう思わせるのが一番なのである。

オス馬が自分の家族を守るために侵略者と喧嘩する。それはハーレムを統治するオス馬にとって自己の存在の尊厳を賭けた闘いなのだ。ムナのポギラハアツハラの哲学はそこに置かれている。馬でさえ、自己の尊厳が失われようとするとき、雄々しく立ち上がって挑戦するのだから、ましてや人間においておや、ということを一一般大衆に教えているのがその哲学であるにちがいない。

しかし、同じように馬が好きな西洋人たちには、ポギラハアツハラの哲学は理解の外にある。ポギラハアツハラは馬にとって残酷な仕打ちだと西洋人たちは言う。そんなふうには組まれて人間にもてあそばされる馬が可哀相だ、と。

西洋人が好まないからポギラハアツハラが下火になってしまったのだと語る声もある。しか

し、それは本質論ではないだろう。ポギラハアツハラの催行が減ったのは、地元民が馬を持たなくなったことが真の原因であるはずだ。その行為の基盤に置かれていた哲学が、西洋人の顔色によってそこまで簡単に覆されるものなのかどうか？[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬(17)」(2021年10月28日)

スマトラ島で、馬にまつわるもっとも有名なものはガヨ Gayo 競馬だろう。ガヨという語はアチェ中部高原地方の先住民ガヨ族に端を発しているようだ。ガヨ族は現在の中部アチェ県を中心にしてブヌルムリアとガヨルエスの三県ならびにその周辺諸県の一部に勢力を張った。一時期、どこのコーヒーショップに入ろうと、各店の標準コーヒーとして出されていた酸味の強いアラビカ豆のガヨコーヒーがこのガヨの産物である。

本論の冒頭にも書かれているように、スマトラ島でもスリウィジャヤ王国が遠い昔から馬を用い、またミナンカバウやバタツの地でも西洋人がやってくる前の時代から既に競馬が行われていたことから、馬がいる風景はスマトラ島でも当たり前のものであったようだ。

1511年にポルトガルがマラッカを奪った後、アチェとポルトガルの確執が泥沼に陥って戦争状態が継続した。1523-24年、マラッカのポルトガル軍がアチェに進攻したが撃退された。1537年、アチェ軍のマラッカ要塞攻撃が行われたが、失敗した。

その後も雌雄が決しないままに交戦がたび重なり、アチェはポルトガル追い落としの決定打にしようとして、1567年にトルコのオスマン帝国に軍事支援を求める使節を派遣した。そのとき、アチェはトルコの属国になることを申し入れたが、トルコ側はそれを断っている。ともあれ、イスタンブールはアチェの要請に応じて1568年にオスマン帝国軍戦闘部隊と技師ならびに軍需物資を15隻の小型軍船および2隻の大型軍船に乗せてアチェに向かわせた。



船長兼軍指揮官、兵器専門家、戦闘部隊、大小砲弾や斧・スコップなどの武器兵器火薬や軍需物資がその17隻の船団に乗ってアチェに到着し、最前線に投入された。やってきたトルコ人たちはアチェに家庭を作って子孫をアチェに残した。戦死を免れた兵隊たちも土着化したそうだ。

おかげでアチェ軍は強化されて、スマトラ島での南下征服戦には大いに効果があったものの、対マラッカの戦争は決着が付かないまま、ずるずると歳月を重ねる始末だった。こうして1607年に不世出の英傑スルタンイスカンドルムダの登場となるのである。

軍用としては馬よりも象の方が印象深いアчесルタン国でイスカンドルムダは、象部隊の更なる大型化をはかる一方、ペルシャからたくさんの馬を購入して騎馬兵団を充実させ、軍隊の機動力により大きな運動性を付け加えさせた。いくらスマトラ島が象の宝庫だとはいえ、象部隊と歩兵だけの戦争ではスピードにあふれた軍事行動で敵軍をかく乱させることはできない。

アチェの宿敵、ポルトガルマラッカは結局1641年にVOC軍によって陥落し、それ以後マラッカは静かなオランダ人植民地に変化して行ったのである。

西スマトラのミナンカバウの地に起こったパドリ戦争でも、パドリ軍は大規模な騎兵部隊を擁して戦争を行った。ミナン社会で馬を扱う歴史がそれ以前になれば、何千人もの騎兵部隊をパドリ軍が持つことなどありえなかったように思われる。パドリ戦争については拙著「8人のトラ」<http://omdoiyok.web.fc2.com/Kawan/Kawan-NishiShourou/Kawan-51EightTigers.pdf>をご参照ください。

ガヨ馬は2014年に農業大臣によってインドネシアローカル種生殖資源に認定された。その解説によれば、ガヨ馬は18世紀以来、ガヨの地に適応して人間と共に生活して来た経済資源

であり、代々競走馬として飼育され、民衆の暮らしの一部と化しているとのことだ。

モンゴル種とサラブレッドの遺伝子が混じっているガヨ馬は、オスが体高110～129センチ、メス110～117センチ、体重オス225～273キロ、メス215～235キロで、短く細い体形に短い頭と頑丈な首が載っている。尾は長く、後脚の踵に達する。性質は穏和である。[ 続く ]

### 「ヌサンタラの馬(18)」(2021年10月29日)

ガヨ族の王国は11世紀までさかのぼることができる。プルラツ Perlak 王国時代に、ガヨの高原に王朝が興ったようだ。ガヨ族は高原部を領域にし、北海岸部のアチェ族と併存した。ガヨ族は昔から馬を使う生活を営んだ。重量物の運搬や水田を鋤くのに馬が使われ、収穫された米は馬が運んだ。

若者たちはその馬を乗りまわし、速さを競って遊んだ。王国時代から毎年8～9月の収穫期には祭りの一環として競馬大会が開かれていた。2000年代に入ることまで、馬は人間の農作業のための使役動物として使われていたが、2000年代になってからトラクターの使用が普及し、その方が馬を使うよりはるかに楽なために、馬から使役動物の役割が外された。今やガヨでは、馬は競走馬として飼われている。

元々、伝統競馬は中部アチェ県ビンタン郡パンテメニエのラウッタワル湖畔で伝統的に行われていた。その歴史は1850年ごろまでさかのぼることができる。オランダ人がガヨの地に入ってきたのは1900年代初期だった。オランダ人はヴィルヘルミナ女王の誕生祝賀記念のために、1912年以来ガヨの伝統競馬をタケゴン Takengon で開催させるようにした。ヨーロッパ人の好みが行スタイルにも多少の影響をもたらしたようだ。競馬参加者に馬の飼料・賞状・賞金が与えられるようになった。だが現在タケゴンで開かれているガヨの伝統競馬では、依然

として昔ながらの、裸足の子供が裸馬にまたがって疾駆する伝統的なシーンもたっぷり残されている。

ガヨの競馬でチャンピオンは *beker* と呼ばれる。1934年ごろ、オランダ人がガヨでヴィルヘルミナ女王誕生祝賀の競馬を催したとき、優勝者への賞品に *wekker* が与えられた。オランダ語のヴェッカーは目覚まし時計のことだ。それ以来、競馬チャンピオンはベクルという異名で呼ばれるようになったそうだ。

2015年8月23日(日)、中部アチェ県タケゴンのブランブバンカ競馬サーキット一帯は一万人を超える人出で混雑した。17日の独立記念日のあと、ガヨの地はお祭り気分覆われた。ひとびとはその一週間、仕事を休み、競馬場に集まって、年に一度の盛大な休暇を愉しむのである。遠く離れた他県で暮らしている親戚や友人、知り合いたちが、そこに集まって旧交を温める。ひとびとは競馬場周辺にテントを張って寝泊まりする。ひいきの馬が走るときに声をからして応援し、成績に一喜一憂する。終日続けられるレースをひとびとは心の底から愉しみ、一年間の憂さをこのときとばかり晴らすのだ。

レースはガヨ馬部門とアスタガ *Astaga* 馬部門に分けて行われる。アスタガ馬とはオーストラリア馬とガヨ馬の交配で作られた *Australia-Gayo* の子孫だ。総勢330頭というレース参加馬のほとんどは年齢1~5歳、ジョッキーは15~25歳で占められているが、それは決して参加条件でない。参加条件など何もないのだ。ジョッキーも馬もスタイルや服装は完全に自由であり、鞍も鎧もあろうがなかろうがお構いなし。小学生のジョッキーも参加して裸馬を駆っている。

5歳未満の馬のレースはサーキットを一周する。5歳から上だとサーキットを二周する。参加ジョッキーはだれもが真剣に馬を駆る。勝利の栄光と賞品・賞金を手に入れることは、勝者に大きなプライドと喜びをもたらすにちがいない。おまけに優勝馬は高額で売れるのだから、勝者は実に種々のメリットを手に入れることになる。ガヨ競馬はガヨのひとびとにとって、たいへん大きな意味を持つ催事になっているのである。

中部アチェ県タケゴンの町から43キロ離れたブヌルムリア県、更には136キロ離れたガヨルエス県、いやいや、もっと遠い諸県からも、ウランガヨ urang Gayo(=orang Gayo)はブランブバンカに集まって来てテントを張り、一週間で野宿して過ごす。

中には競馬参加者が仲間や隣人を誘ってやって来るケースもある。コーヒー豆商売を生計にしているアブドゥラツマン・ハサン氏63歳は、持ち馬 Jaguar Bukit Kilat を出場させるに際して、気の置けない村人たち35人を誘ってやってきた。かれはかつて中部アチェ県ブキッサマ村の村長を20年間務めた名士である。今でも毎朝馬に乗って、一時間余り村の中を見回っているそうだ。[ 続く ]

### 「ヌサンタラの馬(19)」(2021年11月01日)

かれは一行の寝泊まりする小屋を竹柱とビニールシートの屋根と壁で厩舎の近くに作った。一週間の飲食の一切もかれが面倒を見る。誘われたひとびとは身一つで付いて来ればよい。ハサン氏の仕事を親身になって手伝うが、それは仲間としての善意による行為であって、使用人になったわけでは決してない。

7千万ルピアだと言うかれの持ち馬ジャグアルブキッキラツがアリーナに姿を現すと、ギャラリーのあちこちから「ジャグア〜ル！」という叫び声が湧き起こった。ファンが少なからずいるのである。

「この一週間の出費はおよそ1千5百万ルピアと見積もっている。みんながここに集まって心から楽しめるなら、そんな出費など安いものだ。わしも、すべてを忘れてこの祭事を愉しむつもりだ。」ハサン氏はそう語る。

ブヌルムリアから持ち馬を参加させるために来たザイニさん38歳も、友人隣人25家族を誘ってやってきた。みんなは、炊けたばかりの白飯にナンカと塩魚のおかずを載せて一緒に食事中だ。かれの持ち馬の中の5頭は優勝経験がある。「こんなおかずだけでも、ここで食べる飯は最高においしい。これで馬が優勝すれば、頬っぺたが落ちるよ。」

参加者はみんな、言うまでもなく優勝を狙っている。かと言って、優勝者への賞金などしれたものだ。一等賞の賞金が6百万とか7百万ルピア。競走馬の飼育のための出費は食費やビタミンなどで月3百万ルピアかかる。そんな賞金は2カ月で馬に食われてしまう。参加者が求めているのは勝利の栄光であり、手塩にかけた馬の優秀さを確認することにある。オーナーにとっての、自己の存在証明がそこにあるのだろう。

「馬はストレスを忘れさせ、憂鬱な気分を晴らしてくれる。健康で元気な馬の姿を見れば、ふさいだ気分は吹き飛んでしまう。趣味として馬の飼育に真剣に取り組むようになってから、わたしは重い病気にかかったことがない。自分の馬が競争で勝ったら、歓びは最高潮に達する。そんな気分で重病にかかるはずがない。ただ、勝てなくても、気がふさぐようになってはいけない。気にしないことだ。また勝つ機会がきっとやってくるだろうと信じて。」ハサン氏は馬のいる自分の暮らしについて、そうコメントした。

毎日終日行われる競馬の一週間、人出は最初3千人くらいだが、終わりが近付いて来るころには1万人に達する勢いになる。この一週間の祭りは、普段離れている家族親族が集う機会をもたらし、古い友人と再会する場になり、そして伴侶を探し出すチャンスをももたらしてくれる。仕事を忘れ、別々に暮らしている大家族が一堂に会して一緒に行動し、一緒に食事する。人間同士の親睦が、誰に命じられることもなく、ごく自然にそこに開花していくのである。

そんな大勢の人間が集まって徘徊しているブランブバンカに、物売が集まらないはずがないのがインドネシアだ。アチェ・パダン・マンダイリンの食べ物屋台が、衣服や衣装アクセサリーの物売が、そして幼児向けの乗り物や玩具売りが、列をなして店開きする。ブランブバンカはその期間、まるで10Haの大遊園地のようになる。

商売するためにやってきたひとびとは9百人おり、商果の規模は初めごろだと一日5億ルピア、終わりごろには一日10億ルピアに達している、とこの催事運営委員会は見積もっている、

ギャラリーの中に、隣り合ったひとびとの間で現ナマが動いている様子が見える。この催事は、青年から老人に至るまで賭博の機会をも与えているのだ。馬主のひとり、「賭博が行われているの知らない者はいない。この祭りが終わったあと、新車の四輪自動車を買う者までいる。賭博で勝ったんだよ。」と語っている。

催事運営委員会担当者のひとり、「ひとびとはこの祭事の中でだけ賭博を楽しんでいる。この一週間が終われば、また賭博のない生活に戻って行く。」と述べている。しかしいまだに闘鶏の好きなウランガヨもいて、警察とのいたちごっこが行われている面もある。それに関する真相は闇とおぼろの間に見え隠れしているようだ。[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬(20)」(2021年11月02日)

現代のジャワ島では、馬に関する著名なものに Kuda Renggong がある。レンゴンはスندا語の方言で「痩せた・ほっそりした」を意味する rengging の同義語だが、クダレンゴンの場合のレンゴンは ronggeng の音位転換で作られた言葉だと説明されている。

スندا語ロンゲンは元々スنداの民衆芸能を担う女性歌舞芸人を指す言葉だった。小規模編成ガムランの伴奏で歌と踊りを演じる女性歌舞芸人のことである。ところがそのスنداの伝統芸能そのものがロンゲンと呼ばれるようになった結果、今やこの単語はもっぱらそのスタイルのス



Kuda Renggong

ダ芸能を意味し、女性歌舞芸人は penari ronggeng, penyanyi ronggeng などと呼ばれるようになってきた。

penari ronggeng



クダレンゴンは小規模編成音楽隊の伴奏に合わせて馬が踊る芸能だ。馬が踊ると言っても、リズムに合わせてステップを踏むだけであり、くねくねと身体を曲げるわけではない。それでも四つ足をリズムカルに動かしているだけで、馬の背は大海原に出た小舟のように上下する。面白いのは、踊っている馬がたいていリズムに合わせて口を一緒に動かすのが普通であるらしく、馬の顔を見ていると愉快になってくる。

音楽隊はガムラン楽器をメインにした打楽器楽団であり、その中にスندا楽器の tarompet



が入ってメロディを受け持っている。このタロンペツは西洋金管楽器のトランペットとは似ても似つかない、木製の管に穴をあけた木管楽器であり、ミナンカバウの serunai とよく似ている。ミナンカバウのスルナイはインドのカシミール高原が発祥の地である shehnai という楽器が伝来してミナンに定着したものだ。シェナイはインドのコブラ使いがコブラを操るために使った pungi という笛の発展改良版という話だ。ちなみに、シェナイは中国から日本に入って来てチャルメラになり、ヨーロッパに入ってオーボエになったという話もある。

やっかいなことに、たくさんのインドネシア人がタロンペツも金管楽器トランペットもトロンペツと発音してくれるために、話を聞いているわれわれはよくよく言っていることの内容を吟味して意味をつなげていかなければ、誤解の穴に落ち込んでしまうことになりかねない。

クダレンゴンとは西ジャワ州スمدダン Sumedang 県チクルブツ村で興ったもので、今ではスمدダン県の郷土芸能になっており、県内のいたるところにクダレンゴン芸能グループがある。県内10郡のあちこちの村に総勢百近いグループがいて、個々に活動しているのである。県庁も年に一度、クダレンゴンフェスティバルを催している。

グループは男の子の割礼祝いなど住民の祝祭事に招かれたり、あるいは村への賓客をもてなす際の慰安として馬を使うショーを繰り広げる。特に割礼の祝祭では、これから割礼を受ける男児を馬に乗せ、楽隊と共に村の中を練り歩く。音楽隊も一緒について行進し、若い衆も音楽に合わせて踊りながら練り歩くから、普段は静かな村の中が華やかさに彩られる。

踊る馬の背に乗っている男児がこれから受ける割礼に不安や恐怖を持っていたとしても、自分を主人公にしたパレードがそのように行われることできっと大きなプライドを抱くことだろう。そのプライドが子供の心の中にある恐怖や不安を押しよけ克服するのに一役買うことは十分に想像できる。イスラム化の進展する中でそんなしきたりを設けた往時のひとびとの知恵は、



実に脱帽に値するようと思われる。

東南スラウェシ州ムナ県で行われている闘馬に似たショーも行われる。ムナ県の闘馬は馬が本気になって喧嘩するものだが、スムダンのクダレンゴンのショーの中で行われる馬同士のシラツ silat は、人間が馬に仕込んだ芸を客に見せるものであり、馬が本気で喧嘩するわけではない。馬は後ろ脚で立ち上がり、前脚を胸の前で折って、互いに闘うような構えを見せるだけだ。[ 続く ]

### 「ヌサントラの馬(21)」(2021年11月03日)

馬同士のシラツが終わると、今度は馬と人間のシラツに移る。馬を操る調教師は常に闘技の達人のシンボルである黒づくめの衣装を着ており、踊り馬の時もそんな姿をしている。その衣装が特に意味を持つのが人間と馬のシラツ芸の場面だ。立ち上がった馬が調教師に向かって挑戦の姿勢を取ると、調教師もシラツの構えに入って、いくつかの型を見せながら馬に立ち向かう。

両者は動きながら右や左に移動して立ち回りを演じるものの、馬は両前脚を胸の前で折り曲げたままその辺りを旋回するだけであり、調教師だけが手を使って馬に触れ、格闘しているように見える。そして決着の時がやってくる。

そのうちに馬は調教師に倒されて地面に横たわる。というのがシナリオで、実際は馬が自分から地面に寝そべるわけだ。調教師は馬の身体を片足で踏んで勝利を誇示し、あたかも自分がシラツで馬を倒したかのような振舞いを見せる。

だがいつも人間が勝っていては面白くない。人間が負けるシーンもちろん、用意されてい

るのである。その時は、調教師が馬に倒されたようなかっこうで地面に横たわる。すると馬は自分の両前脚を調教師の身体の上に乗せて勝者のそぶりを見せる。もちろん調教師は馬の体重を支えるべき自分の身体部位に馬の脚を導くから、問題はない。

馬の勝つシナリオでは、調教師の身体を踏みつけてから馬がヒヒ〜ンといいなけば、大向こうをうならせる芝居が一丁できあがることになりそうだが、そこまで芝居がかったことをはたして馬ができるのかどうか。

この馬のシラッショーは Kuda Silat という名前と呼ばれている。祝祭に招かれて大道でこのショーが行われるときには、主催者側の幼児や母親を地面に横になった馬の腹の上に載せて写真を撮らせたりして祝儀を集める。他の見物人でも祝儀さえ渡せばだれでも載せてくれる。

クダレンゴンやクダシラッを演じる馬たちはたいてい、血統の不明なありふれた馬だ。血統が問題にされる競走馬をこのような役者馬にする人間はまずいないだろう。調教師は氏素性の明らかでない馬を相手にして、じっくりと手塩にかけて芸を仕込んでいく。

馬にも、頭の良いのや悪いのがおり、また根性がまっすぐな者もいればひねくれた者もいる。しかし、調教師は頭の悪いのやひねくれ者をも受け入れて、根気よく芸を仕込んでいくのである。そこでは、馬の良し悪しよりも、調教師の忍耐力と才能が評価の対象になるのだ。調教師は毎日毎日、ただただ忍の一字を心に刻んで、馬に芸の訓練をしているそうだ。

スムダン地方の馬は元々、上流支配層が自分の領地を見回る際の交通機関の役割が強かった。1882年から1919年までスムダン県令を務めたパゲラン・アリア・スリアアツマジャはスンバワとスンバから多数の馬を取り寄せ、スムダンの地元馬の改良を行ったばかりか、領主である支配層に馬を増やすように勧めた。その結果、スムダン馬の数は数百頭に増加した。

上流支配層はジャワでプリアイ priayi と呼ばれている階層であり、スندا・バンテン地方では

同じ意味でメナツ menak という言葉が使われる。メナツ階層に属すひとびとはたいてい Raden, Raden Tumenggung, Dipati, Tubagus, Ratu などの称号を名前に付ける。そんな言葉が名前の前に付けられていれば、そのひとは王族貴族階層の子孫と見てまちがいないだろう。

2007年から2014年までバンテン州知事を務めてインドネシア初の女性州知事の栄誉を獲得したラトゥ・アトゥツ・ホイシヤ氏はメナツ階層を出自にしている。かの女は二期目の州知事任期の半ばに汚職疑惑で摘発され、有罪が確定して罷免された。かつてジャカルタで、わたしの隣人にトゥバグス・ハルナという名のひとがいたが、かれもメナツ階層の子孫だ。[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬(22)」(2021年11月04日)

スリアアツマジャ県令は1921年にメッカ巡礼中に没したためにパゲランメッカとあだ名された。このパゲランメッカは、馬のことだけでなく、さまざまな分野で善政を施して住民の福祉向上を図ったスムダンの偉人であり、地元史に赫々たる名前を残している。

数が増加したスムダン馬はムナツ層が領民に預けて世話をさせた。チクルブツ村のキ・シパンの家にも馬が預けられた。幼いシパンは馬が大好きになった。父親に馬を水浴させると命じられると、シパンは大喜びで馬を川に連れて行った。シパンは馬の性質や振舞いを観察して理解を深めた結果、1910年以来、馬に芸を教える調教活動に励むようになった。そのひとつが踊り馬だ。

あるとき、シパンが馬を水浴させに川へ行く途中、一軒の家で祝祭が行われており、その催事に招かれた音楽隊が演奏していた。そこを通り過ぎようとしていたシパンは、自分の馬が音楽隊のリズムに合わせて巧みに足踏みしているのを目にしたのである。クダレンゴン芸能がスムダンの地に起こるきっかけがそれだった。もしもシパンがそれを芸能にしようという意欲を持

たなかったなら、クダレンゴンはどこか他の土地で興隆していたかもしれない。

シパンが踊り馬を開発していることがスリアアツマジャ県令の耳に入り、県令はシパンの活動をバックアップした。県令の子息の割礼の祝祭にシパンが招かれて踊り馬を披露した。そこに集まっていた貴顕や庶民一同は、シパンの馬の芸に目を見張った。それがクダレンゴンショーの事始めだった。こうしてクダレンゴン芸能は県下の村々に広まって行ったのである。

キ・シパンが作り上げた踊り馬は最初、kuda igel と呼ばれた。イゲルはスンダ語で踊りを意味している。キ・シパンは1939年に世を去り、子息のキ・スクリアがその後を継ぎ、現在もその子孫が家業を続けている。

チクルブツ村のエンチョンさんも、クダレンゴン業を営んでいる。かれは元々、牛とヒツジを飼っていたのだが、1998年にオーストラリア混血馬を750万ルピアで購入し、クダレンゴン業界に加わった。この馬は最初に競走馬として飼われていたのが売りに出され、エンチョンさんがそれを買った。

エンチョンさんは一年かけてこの馬に踊り馬の芸を仕込んだ。そしてエンチョンさんの努力は報われた。2000年の県主催フェスティバルで、なんとその馬が一等賞を得たのである。「夢にも思わなかった。」とマン・エンチョンは述懐する。

スンダ語 Mang は親しみを込めて年長の男性に使う呼びかけ語だ。元々は親族関係の中の叔父を指して使われた。日本人に名高いバリ島ナクラ通りの Bale Udang Mang Engking のマンがそれである。

ところが一等賞を獲得した優勝馬になったにもかかわらず、マン・エンチョンに仕事の注文はあまり入って来ない。この業界自体が共通の悩みを抱えているのだ。昔は割礼やその他の祝祭に使われるショーに限られていたから、好況を謳歌することができた。しかし現代化が進

んだ昨今、ショーはさまざまに多様化している。

その一方で、地方の農村部で祝祭が催される時期は昔ながらの、収穫後の現金が入ったタイミングが一般的であり、その限られた時期に需要を大勢が取り合うのだから、この種のビジネス経営の難しさは重圧を加えるばかりになっている。その時期から外れたなら、馬は毎日餌を食って芸を練習するだけになり、家計に負担をもたらす存在になる。[ 続く ]

### 「ヌサンタラの馬(23)」(2021年11月05日)

注文が入ったとき、料金は相手によって変わる。親しいひとや友人からの注文と、バンドンや他県からの注文は、同一料金でやれない、とマン・エンチョンは言う。たとえば、バンドンからの注文を3百万ルピアで受けても、クダレンゴンを演じる一座の全員に日当を支給しなければならない。馬を扱う4人、音楽隊14人、ショーを賑わせる踊り手10人、そして会場まで往復するための運送費。一座の元締めとしてマン・エンチョンの手に残るのは15～25パーセントくらいが関の山だそうだ。

祝祭シーズンに毎週注文が一件でも入れば、まだ利益はある。しかし昨今はシーズン中さえせいぜいひと月に二件ほどしか注文がない。「本当のところ、クダレンゴン商売は赤字だ。儲かる商売じゃない。でもわたしゃこの芸能が好きになってしまった。もう手遅れだなあ。」マン・エンチョンはそう語った。

クダレンゴンによく似たものに、東ジャワ州東部一帯で行われている伝統芸能ジャランケンチャツがある。元々はルマジャンで興ったものが、プロボリンゴ・ジュンブル・バニユワギ・ボンドウォソそしてテンゲルにまで広がった。

ジャワ島東部の北海岸部にはまた jaran jenggo という馬を主役にした芸能があり、ラモガンを中心にして営まれている。芸の内容はクダレンゴンとそれほど変わらないものの、ジャランジェンゴでは馬を操る男たちがトランスに陥ることが起こり、独特の味わいをかもしだしている。

ルマジヤンの jaran kencak も小規模ガムラン楽隊の演奏に合わせて馬が踊る「踊り馬」が売り物になっているが、クンチャットの語が示すようにクダシラットの要素もたつぷりと含んでいる。kencak とは pencak からの転訛だそうだ。あのブンチャツシラットのブンチャツである。ちなみに jaran はジャワ語で馬を意味する。つまり jaran kencak=kuda silat が成り立つということなのだ。ジャランクンチャツの由来はマタラム王朝時代にさかのぼる。

1527年にヒンドゥブダ王朝のマジャパヒツ王国がイスラムを奉じる Demak に倒されたとき、王朝の高位高官たちは妻子従者一族郎党を連れて安全な土地に逃れた。その多くがバリ島まで走ったのは周知の事実だ。

その歴史事件を異宗教間の勢力／支配権争奪という色付けで述べている解説がほとんどであるように見えるが、それは間違いのないにしても、そこにはマジャパヒツ王家内部の愛憎と権勢の争奪という非宗教的な要素がからんでいたことがあまり語られていないように思われる。王都を陥落させたドウマツの太守はマジャパヒツ王の血を受けた王子であり、王がかれをドウマツの領主に任じたのである。港湾都市ドウマツのイスラム商人階層がかれを領主に担ぎ上げたわけではないのだ。

王が自分の子供たちを王国各地の太守に任じ、折に触れて互いを転封させる習慣は、古くからジャワで行われていたようだ。だから宗教という要素を取り払ってみれば、マジャパヒツ王都陥落事件は王家内部の反乱事件という見方も可能になる。

世界中で歴史の中に起こった、母親を異にする多数の王子たちが各地で小王になりながら愛憎と利害で争い合い、また王宮内での力関係を競い合っていたことは小説に描かれていても、そんな要素は歴史解説書の中であまり触れられないように見える。

宗教を前面に押し出して王都陥落を論じるのなら、ラデン・パタがその勢いに乗って一気に呵成に、イスラム布教の徹底を目指してマジャパヒツ王国の全土を蹂躪しなかったのはどうしてなのか？その実態を見る限りわたしには、マジャパヒツ王都陥落は父王とその取り巻き高官たちに向けられたラデン・パタの憎しみが本質であり、父王を倒すことこそがその軍事行動の焦点だったのではないかと思われるのである。閑話休題。[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬(24)」(2021年11月08日)

さて、ジャワ島東端のバニユワギにあったヒンドゥ王国ブランバガンが1771年にイスラム軍に倒されてイスラム化し、ジャワ島のほぼ全域から非イスラム王国の姿が消えた。

マジャパヒツ王都陥落の際にバリ島に逃れた親戚の子孫と親交を結ぼうと考えたポノロゴの領主がその機を利して、1775年に親善使節団をバリに派遣した。自分の祖先であるマジャパヒツのバタラ・カトン王の子孫を探し出して親戚付き合いをしたい。スラカルタとヨガカルタに分裂したマタラム王国の最新情勢を詳しく説明もしたい。

親善使節団はバリへの土産として、ワヤンの戦争シーンに出て来るような武装馬を多数連れて行った。一行がルマジヤンまでやってきたとき、武装馬の中の数頭が暴れ出した。周辺を走り回り、取り押さえようとしても人間に反抗して蹴りまくる。誰の手にも負えないことが明らかになると、使節団長はそれぞれの馬の世話人だけをそこに残して、使節団に出発を命じた。暴れ馬とその世話人はルマジヤンに居残った。

最終的におとなしくなった馬たちをルマジヤンの地元民は jaran ngepang と呼んだ。~ゲパンとは蹴ることを意味している。つまりやたら蹴りまくる性質の馬という通称をポノロゴから来た馬に与えたということだろう。その ngepang が長い年月の間に訛って kepeng に変化し、ジャランケパンあるいはクダケパンという名称に変わった。だからこの場合のケパンは標準インドネ

シア語の意味と違っている。

マジャパヒツ時代のずっと以前からイスラムマタラム王国に至る歴史の中で、現在のパスルアン・プロボリンゴ・ルマジャン・ジュンブル・シトゥボンド・ボンドウォソ・バニユワギの諸県からなるジャワ島東端地方は、ジャワ島中央部の直轄地域から遠く離れたエリアとして差別視されていた。中央権力の威勢が弱いその地方で、しばしば反乱が勃発している。

そういう歴史的文化的特徴を持つジャワ島東端地方をインドネシア人は *tapal kuda* と呼んだ。上述の諸県が占めている地域の中央部は険しい山岳地帯になっており、人間の居住地域として適しているエリアを枠で囲むと馬の蹄鉄の形になることからその表現が起こったとされている。

1806年にマドゥラの太守チャクラニラ3世がサンパンからマドゥラ人25万人をタパルクダ地方に移住させた。そのために、現在のタパルクダ地方のあちこちにマドゥラ化の影響がいろいろと表れている。

ルマジャンに移住したマドゥラ人たちも、クダケパンを好んだ。馬を相手に勇壮な立ち回りの姿を示す芸能が、格闘技を好むかれらの心理にフィットしたのだろう。マドゥラ人たちはその芸をジャランブンチャットと呼んだ。それが長い期間にジャランクンチャットに変わったというのがルマジャンのジャランクンチャットにまつわるストーリーだ。

だから本来はその名の通り、ルマジャンに居残った暴れ馬とそれをおとなしくさせようとした世話人たちの間で繰り広げられた闘争を描いた芸能なのである。踊り馬は多分、プラスアルファだったのだろう。クダロンゲンとは重心の位置が違って当然だ。

東ジャワのプロモ火山観光にも馬が登場する。プロモ山の火口湖に当たるおよそ10平方キロの砂の海を渡ってプロモの噴火口を覗きに行くひとびとを運ぶのがその馬たちだ。プロモで



は、馬は交通機関の役割を果たしていて、他の観光地のような娯楽乗馬とは異なっている。もちろん、砂の海の上を娯楽乗馬したって構わないのだけれど。

砂の海を臨む崖を越えて砂の海の中までジープで入ることは可能だから、砂の海の端から馬を雇わなければならないわけでは決してない。ジープをチャーターしてプナンジャカン峰で日の出を拝み、それからブromo火山見物に来る観光客もたくさんいる。ところが、ブromoの噴火口からかなり離れた場所でジープは停まる。そこから数百メートル離れたブromo火山峰に登る階段まで、自動車の接近は禁止されているのだ。徒歩が嫌なら、馬に乗るしかない。[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬(25)」(2021年11月09日)

車両駐車場から噴火口峰に登るための心臓破りの階段へ馬に乗って向かうのだが、平坦な砂の海はすぐに通り返り、その後は足場の悪い急な登攀路に差し掛かる。乗馬に慣れていないひとは「こりゃ、歩いたほうが良かったかな？」という後悔が心をよぎるかもしれない。鞍から滑り落ちたら、とんだ恥さらしだ。

急峻な土地を馬上で昇り降りし、心臓破りの階段を徒歩で上り下りするというハードな体験がブromo火山観光には付いているから、ブromo観光を思い立ったらまず心臓を鍛えておくことが肝要だろう。

ブromo火山で観光客を運んでくれる馬はたいていがスンバ島のサンドゥル馬とスンバワ島のビマ馬だと地元民は言う。テンゲル馬 kuda Tengger という言葉がインドネシア語記事に時々出現するものの、テンゲル高地にいるからそう呼ばれているのであれば、ジャワ馬である保証はどこにもないということになる。

元々、このジャワ島最高峰のスメル Sumeru 山とそれに連なるプロモ山テンゲル高地の住民は、ドゥマツによる1527年のマジヤパヒツ王都陥落から逃れて来たヒンドゥ王朝の支配層と庶民たちであり、下界から馬に荷を引かせて移住して来たことは間違いのないと思われる。民衆が持っている運搬や農耕の使役馬として以外にも、マジヤパヒツ軍の軍用馬として飼われている馬がマジヤパヒツにはたくさんいた。ただ16世紀はビマ馬の名声がヌサントラに鳴り響いていた時期であり、下界からテンゲル高地に上がって来た馬がジャワ古来の馬だったのかどうか、その辺りのことが判然としない。

ジャワ島における馬に関する記録を探ると、1513年にトメ・ピレスが書いた、ブラウイジャヤ王の代理を務めるグスティ・パティは20万人の軍勢を擁し、2千人の騎馬隊と4千人のマスケット銃隊がその中にいる、という記事が見つかる。

ジャワ島に騎馬戦術を駆使する騎馬兵団が出現したのは12世紀と見られている。14世紀には、中国の馬の輸入元のひとつにジャワ島があげられていた。そのように古くから、ジャワ馬はジャワ島の有益な資源になっていたと思われるのだが、現代の状況は、インターネットで調べても kuda Jawa という言葉自体があまりヒットせず、見つかっても「ジャワ島にいる馬」「ジャワで飼育されている馬」の意味で使われている印象が濃い。

ソロから東ジャワ州マグタン Magetan に向かう街道を東進すると、ラウ山の南麓にある高原観光地タワンマグ Tawangmangu に至る。高原観光地の例に漏れず、ここにもたくさんの馬がいて観光客に娯楽乗馬の機会を提供している。

その馬にかかれらは一年に一度、ジャワ暦の正月に当たるスラ月に厄払いの儀式を行うのである。儀式会場まで、ジャワ風の盛装をしたオーナーが各自自分の馬に乗って行列を組み、整然と行進する姿は十分に観光イベントとしての絵になるものだ。

ジャワ人は厄払いの儀式を ruwatan と呼んでいる。ruwat は新しい状態に戻すことを意味していて、長期間この世にあって使われて来たものにさまざまな厄がしみ付くため、それを落とし

て新しい状態に戻すことがその原義のようだ。そしてタウンマグで行われている馬のルワタンは Suryo Jawi という名で呼ばれている。

普段、グロジョガンセウの滝地区で活動している娯楽乗馬の馬たち140頭ほどが、スルヨジャウイの日の前日から身を清め、当日は盛装した主人を乗せて行列行進を行い、会場に向かう。会場ではまず、主人たちは馬をつないで導師の演じるワヤンクリを鑑賞し、導師と一緒に厄払いの祈りを捧げ、ナシトウンブンをみんなで食べる。

それが終わると、七種の花を浸けた水で馬を濡らし、乗馬の鞭の握り部分をその水が入ったバケツに浸す。導師はそのバケツを見てそれぞれの馬が抱えている問題を判断し、それぞれの馬についての注意と心構えを主人に指導する。スルヨジャウイの儀式はそれで終わる。

[ 続く ]

## 「ヌサントラの馬(26)」(2021年11月10日)

バンドン市の東に隣接するチマヒで、毎週月曜日の午前中だけ馬市が開かれている。半日しか開かれないのは、商売のボリュームが小さいからだ。それでもチマヒの馬市は西ジャワの馬売買センターになっていて、ガルツ・タシツマラヤ・チアンジュル・ボゴールその他この地域に住んでいるひとびとが馬を買うときはチマヒにやってくる。

西ジャワ一帯で馬に関わる世界に住んでいるひとびとはチマヒで月曜日だけ開かれる馬市を Pasar Senin と呼んでいるから、関係者ならパサルスニンの意味はすぐに分る。パサルスニンではないから、間違えると意思疎通に混乱が起こるかもしれない。

パサルスニンに供給される馬は馬車の引馬や娯楽乗馬のためのものがほとんどであり、需要と裏表の関係になっている。西ジャワの各地には、ドカルやデルマンなどの馬車を持ち、馬車を動かして商売しているひとびとがまだまだ存在しているのである。

そのパサルスニンに、馬のアクセサリ類や華やかな飾り衣装を作る工匠たちも店を出す。馬が登場する儀式や祭典では馬が飾り立てられるのが普通であり、そんな用途に使われる馬のオーナーは馬用の派手な衣装を持っていなければならない。燃えるように赤いウールの糸を何本も使って鶏冠のようにしてある馬の顔を覆うものはブロンソン brongsong と呼ばれる。あるいは胸の部分や胴を覆う衣装なども黄金色に輝く金属の薄片で飾り立てられる。それらは厚さ2～3ミリの本革で作られており、馬を完ぺきに盛装させると衣装の重量合計は15キロにのぼる。西ジャワの工匠たちは昔ながらの完全な手作りでそれを制作する。素材の本革はブカロガンから購入している。

言うまでもなく、それらは一級品であり、全部買いそろえるには2～3百万ルピアの出費になる。その金を用意できる馬オーナーもいれば、困難なひともいる。おのずと廉価版低級品の需要がそこに起こる。一式揃えて1百万ルピア超程度という費用負担の軽いものをも、工匠たちは作らなければならない。それはきっと、馬にとっても軽いものになることだろう。

工匠たちの多くはバンドン市西部のチジュラ地区のひとつである。パサルスニンの合間の一週間に急用ができれば、馬オーナーは直接工匠の工房を訪れる。工匠はみんな、十年選手ばかりだそうだ。

zaman kuda gigit besi という慣用表現をはじめて読んだり聞いたりしたひとは、いつの時代のことなのかまず見当が付かないだろう。わたしがそれを初めて耳にしたとき、人類が馬にハミを嚙ませて乗りこなすようになったくらい大昔のことを言う比喻ではないかと思った。ところがどっこい、この表現はバタヴィアの大通りを馬車トラムが走っていた1869年から1882年までの時期を指して、ブタウィ人が使い始めたものらしい。

多分、馬車トラムから蒸気トラムに転換されたあと、それ以前と現在を比較して論評する際の飾り文句として生み出されたものだったのではあるまいか。何しろ馬車トラムの時代は馬の排泄物で大通りがたいへんなことになり、おまけに馬が過重労働で倒れて死ぬことが頻発した

のである。

1872年の一年間に馬車トラムの引馬で走行中に倒れて死んだ馬は545頭に達した。憐れな馬たちにとっての難所は、ハルモニ⇄タナアバン線のタナアバンの丘に登って行く一帯であり、545頭の大部分がその地区で倒れたそう。

バタヴィアではその時代を頂点として、馬の時代がこの大都市から消滅して行った。自家用車やタクシーとして使われていた馬車も四輪自動車や三輪のベチャに駆逐されて、馬たちは居場所を失ってしまうことになったのである。まさにそれが、馬が鉄を嚙んでいた時代だったということかもしれない。[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬(27)」(2021年11月11日)

ベチャの語源は馬車の福建語読みだというのが定説になっている。馬車に成り代わって今後はベチャが活躍するのだという自負が込められていたのなら、その命名者が時代を見通した目にわれわれは脱帽するべきかもしれない。だが、ベチャをこぐ人間をなぜ馬に見立てたのだろうか。tukang becak は馬車馬のような人生を生きることになるという哲学的な達観を踏まえたものだったのだろうか？

いやいや、そのような解釈はベチャが最初から人間を運ぶ交通機関として発生したことを前提にする、とらわれた発想なのではあるまいか。蘭領東インドで自転車が普及してくると、一人乗りの二輪車に荷台を連結してひとや貨物を運ぶ用途に改造されたものへの需要が起こった。

最初、蘭領東インドの玄関口であるバタヴィアに初めてヨーロッパから自転車が送られて来たのは1890年だった。オランダ人実業家フライターGruyter がローヴァー社製自転車を輸入

し、ガンビル地区に店を開いて販売した。一台5百フルデンという結構な価格で、それを購入した者は胸を張り、肩をそびやかして大いに自慢したそうだ。オランダ人上流層と華人分限者が、1885年からイギリスで生産が始まったそのローヴァーセーフティ自転車の所有者になった。

そのうちに、輸入されるヨーロッパ製自転車のブランドは多彩な増加を示し、Gazelle, Raleigh, Simplex, Humber, Rudge, Burgers, Kaptein, Mustang, Batavus, Hercules, Cyrus, Phoenix, Fongers 等々がバタヴィアだけでなく、他の東インド主要都市にも満ち溢れるようになった。バタヴィアで登録された自転車の累積台数は1937年に7万台に達し、およそ60万人だったバタヴィア住民人口の1割を超えた。住民8人に自転車1台という比率になる。

バタヴィア旧市街に勤めるオランダ人トアンたちはヴェルテフレーデンの自宅から職場に自転車で通勤するひが増え、路面電車もしくは自転車のどちらかを使うようになった。自転車通行者の大幅な増加によって、バタヴィアでは大通りに自転車専用レーンが設けられて交通の混雑緩和がはかられた。

植民地政庁は東インドであらゆる道路交通機関に税金を課したから、あらゆる乗物は役所に登録して毎年ペネン peneng と呼ばれる税金を納めなければならなかった。自動車や自転車ばかりか、馬車のサドやデルマン、後に出現するベチャ、果てはただの荷車でしかないグロバツも登録一納税一納税証憑を車両に掲示するというプロセスを実行させられた。それを怠ると、高額の罰金が科されたそうだ。

罰金と言えば、それらの道路交通機関には夜間通行に際して灯火照明の設置も義務付けられ、違反者は5フルデンの罰金が科せられた。5フルデンというのは、当時の一般プリブミ庶民がなんとかひと月、食いつなぐことができた金額だ。

灯火照明は最初、灯油やローソクを金属製ケーシングの中に置いて火を点けたものが使われた。だから初期の自転車に照明は常設されておらず、1911年になってはじめて電気式の照明が自転車に常設されるようになった。日本軍政期には、四輪二輪の自動車と石油を日本軍が戦争遂行のために押さえてしまった結果、プリブミ庶民が不安なく使える自家用乗物は自

転車だけになり、自転車の人気が高まった。一般庶民住宅地区には、自転車の修理や調整を行う bengkel sepeda が昨今のベンケルモトルのように林立した。

オランダ語で自転車は fiets あるいは wielrijder だが、19世紀のオランダ人はフランス語のヴィロシペド velocipede の方をよく用いていたようだ。そのために、インドネシア人はヴィロ+シペドの後半だけを取ったスペダ sepeda を自分たちの言語に取り込んだ。

しかしオランダ語のフィーツをムラユ式に発音するピツも並行して使われ、KBBIには pit が sepeda の同義語としてインドネシア語標準語彙のひとつに認定されている。そして更に kereta angin という言葉もスペダと同じ意味でKBBIに掲載されている。この「風の車」という詩的な名称は一体どこから来たのだろうか？[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬(28)」(2021年11月12日)

自転車は風を動力にして走るわけでないのだから、この名称は非論理的だという意見がある。いや、angin は動力のことでなくて、まるで風の中を突っ走るような、風を巻き起こすような感触が得られることを踏まえた表現だという意見もある。ところがそれらとはまた異なって、このアギンとは風のことでなく、空気のことだという意見もあるのだ。

1888年にスコットランド人ダンロップが空気を充てんしたゴム製タイヤを自転車の車輪に履かせた。以後、自転車は空気タイヤを装着して生産されるようになり、その特徴をとらえてムラユ人は自転車をクレタアギンと表現したというのがその意見だ。

クレタアギンという言葉をマラヤ半島のひとびとが考えついたのか、それとも東インド島嶼部のひとびとが考えついたのかよく分からない。KBBIにも現代マレーシア国語辞典の Kamus

Dewan にもクレタアギンは同じように採録されている。

マラヤ半島がイギリスを宗主国にし、東インド島嶼部がオランダを宗主国にしていたことがもたらした明白な違いが、マレーシア語の中に自転車を意味する basikal という単語が存在する点に示されている。オランダ語にあるのは fiets であり、bicycle という単語ではないのだから。

自転車からオートバイが作られるのは、時間の問題だった。馬車をエンジンで動かそうとする試みが盛んに行われている中で、木製自転車に小型エンジンを取り付けたものをダイムラーが1885年に試作した。ダイムラーのパートナーであるマイバッハが時速12キロでネカー川沿いの3キロの道を試運転した。

1893年にミュンヘンで Hildebrand und Wolfmuller が世界初の一般向けオートバイ製造販売を開始した。そしてその一台がその年に蘭領東インドに送られて来た。ジャワ島に住む個人が注文したのである。東ジャワのプロボリングゴにあるウンブル Umbul サトウキビ農園の製糖工場で働くイギリス人エンジニア、ジョンCポターが個人的に発注したものだ。

ポターは世界初のオートバイ商業生産者に手紙を送り、商品を一台ジャワ島へ送るように求めた。ヌサンタラの地に初めてオートバイが届いた時の様子を描いた資料は見つからないが、そのオートバイはスマランで陸揚げされてプロボリングゴまでやってきた。ポターはプロボリングゴの地で、大喜びでそれを乗り回したにちがいない。きっと自転車すらまだ知らなかったプロボリングゴの住民は、轟音をあげて疾走するオートバイに目をみはったことだろう。

1902年にはベルギーから Minerva オートバイが輸入された。ミネルヴァ製オートバイは後ろに左右二輪の客車を連結できるものがあり、人を乗せて走った。客車を外せば普通のオートバイとして使われる。オートバイでそれなのだから、自転車でそうしない理由はないということになるだろう。



ヌサントラ開闢以来はじめての四輪自動車が蘭領東インドに姿を現したのは1894年のことだった。ポターがオートバイを輸入した翌年だ。その第一号車はベンツヴィクトリアであり、これもスマランで陸揚げされた。オランダ本国にドイツから四輪自動車の第一号が入ったのは1896年だったから、東インド植民地のほうが先行したことになる。

その第一号車オーナーはスラカルタのススフナン、パクブウォノ十世で、スラバヤの高級品輸入商社に発注して取り寄せられた。ススフナンのオランダ人顧問が熱心にそれを勧めたという裏話がある。王宮はスラバヤの商社に1万フルデンを支払った。

スラカルタの民衆は、馬が引かないのに8人乗りの大型車両がひとりで走るのを見て仰天し、それを kereta setan と綽名した。ポターのオートバイはさしづめ、クレタセタンの皮きりだったと言えよう。[ 続く ]

## 「ヌサントラの馬(29)」(2021年11月15日)

バタヴィアのタンジュンプリオツ港にはじめて四輪自動車が陸揚げされたのは1903年だった。最初は数人の大金持ちの所有物になったただけだったが、瞬く間に台数が増加して大通りを馬車と競り合うようになった。その現象についてどう対処すべきかをバタヴィアのレシデンが市政評議会に諮問し、評議会は1905年11月25日付けで答申を行った。道路交通に危険を及ぼさず、また道路破損を生じないかぎり、四輪自動車の増加は何ら問題ないとする、というのが回答だった。

しかし現実には自動車と馬車の衝突事故は発生し、衝突すれば馬が死んだ。自動車が増えることは、馬車が動く余地を狭めることを意味していた。おまけに賃貸し馬車業者も馬より自動車の方にメリットを感じるようになり、時代の流行と相まって都市部での馬の存在する余地は大きく狭められて行ったのである。

バタヴィアの四輪車登録台数は年を追って増加し、1925年に5千台の大台に乗った。別の記事では1916年となっている。四輪自動車賃貸し業者は雨後のタケノコのようにバタヴィア市内に増え、それどころか無許可タクシーも夜昼かまわずバタヴィア一円に横行した。

インドネシアの自動車タクシー事業は1930年にバタヴィアで始まったとされているのだが、これはタクシー会社についての話なのだろうか？それ以前に行われていた無許可タクシーというのは、自動車のオーナーが車の遊休時間にタクシー活動を行って金を稼ぐ個人タクシーがほとんどだっただろうから、そう考えれば辻褄は合う気がする。

バタヴィア市内のタクシーは乗降場所が定められ、道端で客をひろったり降ろしたりすることは禁止された。乗降場所は、旧バタヴィア市街では旧バタヴィア市庁舎前・西カリブサール・グロドック広場、ヴェルテフレーデンではハルモニ近く・水門・シアター・ヴァーテルロー広場南角・ガンビル駅・デカパルク・ゴンダンディアラマ・ラデンサレ通り・動物園・クレコッ・パサルバル・スネンだった。

一台のタクシーに客は5人まで乗ることができた。料金は1km当たり30センまたは1分当たり10センで、最低料金が50センだった。それは6時から23時までの昼間料金であり、23時から6時までの夜間料金は5割増し、夜間の最低料金は1フローリンとなっていた。

その当時、タンジュンプリオツ港は郊外という感覚だったのだろう。タンジュンプリオツから乗ったり、タンジュンプリオツへ行く場合は25%の割増料金が付いた。タクシーを待たせる場合、1分当たり5センの待ち料金を取られた。タクシー運転手は実車走行中の禁煙が厳命され、違反すると運転免許証が没収された。

ちなみに、オランダ語で自動車運転免許証はレイブヴェイス rijbewijs と言い、植民地時代はプリブミもそれをムラユ発音でレブウエス rebewes/rebuwes と呼んだ。1970年代半ばごろで

も、ジャカルタのひとびとは一般的にレブウェスを使っていた。わたしが初めてインドネシアの運転免許証を取得したとき、それは現在ジャカルタ首都警察本部がある場所ですべての手続きが行われたのだが、今の標準インドネシア語であるシム SIM (Surat Ijin Mengemudi)という言葉を一度も耳にしなかったように記憶している。

今の首都警察本部構内の外来者駐車場になっているあの広い土地は草ぼうぼうで、運転免許証取得のための運転実技試験はあそこで行われていた。わたしは日本から国際免許を持って来たので、実技試験は免除された。壁に掛かっている道路標識一覧図を使って標識の意味を答えさせられたのが、わたしが受けた唯一のテストだった。

バタヴィアのモータリゼーション初期の自動車オーナーは金持ちや高官たちだったために、たいがい運転手を雇った。運転手にはヨーロッパ人・華人・プリブミが雇われた。給料が良かったためにヨーロッパ人が多かったようだ。そのころ、オランダ人も運転手のことをフランス語で chauffeur と呼んだようで、オランダ式発音ショフルをプリブミはソピール sopir と発音した。  
[ 続く ]

### 「ヌサンタラの馬(30)」(2021年11月16日)

ちなみに、馬車の御者はプリブミが kusir と呼んだ。オランダ語 koetsier からの転訛だ。オランダ語 koets は英語の coach に対応する言葉であり、四輪馬車を指している。馬車の御者を指すインドネシア語にはクシルだけでなく他に sais という言葉もある。サイスはインド語セイス saais が語源とされている。

最初はマイノリティだったプリブミ運転手は、そのうちに自動車が増加して無許可個人タクシーとして使われるようになってくると、すさまじい勢いで人数が増加し、比率が逆転してしまった。

ましてや、乗合運送自動車が出現するようになれば、白人がアジア人を乗せて車を運転することなどありえないのだから、路上を走っている自動車でプリブミの運転するものはタクシーや乗合、白人が運転するものはマイカーという弁別が常識になった。

1930年から始まった世界大恐慌のために、自動車オーナーだったヨーロッパ人が車を安く手放し、華人やプリブミがそれを買った。そして新しい車オーナーは毎日の setoran を条件にしてその車を運転手に貸した。こうして無許可個人タクシーが大量生産されたのである。

そのストラン制度とは、資本家である車両オーナーが運転手にそれを委ね、運転手から一定金額の対価を毎日納めさせて車両を稼働させるシステムのことだ。このシステムは今日に至るまでインドネシアに生き続けている。

おまけにスラバヤではNV DEMMO社が乗客運送用簡易三輪自動車の生産を開始し、ローカルコンテンツ50%の廉価車両が世の中に送り出されて来た。デンモは1932年6月にもっと広い工場に移って生産量を増やし、ジャワ島外のメダン・パレンバン・バンジャルマシン・バリッパン・マカッサルに販路を拡大した。

オランダ資本大型商社 N.V. Borneo Sumatra Maatschappij (略称 Borsumij) も簡易三輪自動車製造ビジネスに参入し、Atax と名付けたモデルを市場に送り出した。それらの三輪自動車はたいていが乗合運送機関として使われ、プリブミが運転した。

19世紀末になって起こった上のような交通機関の続出が、それまで何千年にも渡って続いてきた馬の時代に引導を渡す死神の役を演じたのはまちがいあるまい。馬が引くクレタクダはクレタセタンに取って代わられたのである。馬に引かせていた荷車も同じようにしてクレタアギンに交代した可能性は小さくあるまい。

日本で明治時代の幕開け早々、人力車が作られて乗客を運ぶ運送事業が始まった。十数

年後の1880年ごろ、人力車はイギリス領のインドに持ち込まれて運送機関としての確固たる地位を得た。イギリス人はそれを更にシンガポールや香港にも持ち込んだ。香港で始まった人力車は瞬く間に中国全土に広がり、中国大陸に一大ブームを巻き起こした。

人力車の自転車版 cycle rickshaw は、英語ウィキによれば1880年代に既に作られていたが、シンガポールで1929年に広く使用されるようになったと解説されている。ところがシンガポールの状況を撮影した1938年制作ドキュメンタリー映像を見ると、乗客を運んでいるのはすべて人力車ばかりであり、乗客を乗せた三輪自転車は一台も写っていない。荷物を積んで走っているベチャ風のものが一台だけそこに混じっていた。

バタヴィアではどうだったのだろうか？ 1930年代のバタヴィアを撮影したドキュメンタリー映像に人力車はひとつも見当たらず、写っているのは路面電車・四輪自動車・人間を乗せた馬車・馬に引かせた荷車・自転車・そして数少ないベチャだった。ベチャは前面に客席のある標準仕様になっている。多分、自転車の中にオートバイも混じっていたのだろうが、わたしの目にはすべて自転車であるかのように見えた。[ 続く ]

### 「ヌサンタラの馬(31)」(2021年11月17日)

ところがブタウィ史家アルウィ・シャハブ氏は、1930年代の恐慌で激増した失業者に職を与えるために、シンガポールと香港からリキシャが輸入され、数少ないながらバタヴィアの街を走っていたと書いている。何台輸入されたのか分からないものの、日本軍がやってくる直前には百台足らずがバタヴィアの街を走っていたという話になっているのだが、上に書いた諸情報に照らして見ると、そこで述べられているリキシャが人力なのかサイクルリキシャなのかが判然としなくなってくる。

別の資料によれば、乗客運送用三輪自転車（つまりサイクルリキシャ）は1936年にバタヴィアでテスト走行が行われ、37年にはバタヴィアで2百台が稼働していたと書かれている。現代と違って植民地時代は、地方の人間が首都に上京して一旗上げようとする習慣がまだ育っていないためにベチャ引きの成り手が少なく、おまけに中流以上のバタヴィア庶民は馬車に乗る方を好んだから需要もそれほど起こらず、ベチャの台数は最小限に保たれていたらしい。

日本軍政期の様子については、1943年ジャカルタ市内のベチャ台数は3千9百台となっていて、顕著な増加を示している。日本軍政は民間が持っている四輪二輪の自動車を片っぱしから徴用して軍隊が使ったために、オランダ時代に路上を埋めていた四輪自動車タクシーが姿を消した。

パサルスネン地区でオランダ時代にトラックを十数台持って運送業を行い、大いに繁栄して広い土地の大地主になっていたプリブミー家が、やってきた日本軍に代償なしにトラックを一台残さず取り上げられ、日本時代の三年半はなんとか食いつないだものの、独立革命期にはいと広い土地の借地人借家人が地代家賃を払わなくなって不動産を自分の物にしてしまい、共和国独立の過程がその一家の没落の過程になったと物語る年寄りの話を聞いたことがある。インドネシアの独立革命は確かに革命の要素を含んでいたのである。

四輪自動車タクシーが町から姿を消したために、自転車の人気が発火した。だが家族連れでどこかへ行こうとすると、妻子を自転車の荷台に乗せるのは容易でないから、必然的にデルマンやサドといった馬車に加えてベチャの需要も起こっただろう。軍政期のジャカルタでも幹線道路は路面電車やバスが走っていたが、幹線交通路から外れた場所へ行くには、最寄りの電車やバスの停留所から人間を運んでくれる運送機関が必要になる。だからベチャが増加することは当然の成り行きだったようにわたしには思われる。

ジャカルタでベチャが激増したのは1950年代に入ってからであり、1951年には2万5千

台のベチャがジャカルタにひしめいていた。ジャカルタがインドネシア共和国の首都に復活したあと、ダルルイスラム反乱によって西ジャワ・中部ジャワから一部住民がジャカルタへ避難して来たために豊富なベチャ引き労働力が用意されたことがその現象に結実した。その2万5千台のベチャで7万5千人が職を得ていたそうだ。ベチャは24時間稼働し、ベチャ引きが三シフトで一台のベチャを使っていた。50年代末期にジャカルタのベチャは3万台に達していたようだ。

その時期、華人頭家が数十台のベチャのオーナーになり、ストラン制を使ってベチャ引きに運行させる方式が一般化した。頭家はたいてい自宅にベチャの修理工房を用意して、ベチャ引きからの修理需要も吸い上げた。

ジャカルタ市議会は1967年に市庁の首都開発20年計画マスタープランを承認した。その中にベチャは公共運送機関としての位置付けを与えられていなかった。つまりジャカルタ行政は最初からベチャを公認しなかったのである。

スカルノ大統領は実際に行われているベチャの事業形態を小資本家によるプロレタリアートの搾取、つまり人間による人間の搾取、と見ていた。ところがジャカルタにベチャは増加する一方で、ホテルインドネシア・ホテルデザンド・ホテルネーデルランデンなどの高級ホテルの外に客待ちのベチャが集まってホテルを取り囲むようなありさまが普通になり、ジャカルタは世界に名だたるベチャの町の異名を与えられた。

1956年にスカルノ大統領が米国を訪問したとき、ハリウッドを訪れて銀幕のスターたちと会った。ジーン・シモンズが「ジャカルタを訪れて、ベチャに乗ってみたい。」とスカルノに語ったとき、かれはどのような顔をしたのだろうか？[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬(32)」(2021年11月18日)

ベチャの増加は、大通りの交通に悪影響をもたらした。大量のベチャが一団となって道路を走れば、乗合バス・小型乗合・オートバイ・タクシーや自家用四輪車はその後ろをのろのろとついて行くしかなす術はない。おまけにベチャ引きにも行儀の良い者と悪い者がいて、赤信号を突っ切ったり、自動車と接触すると恐喝まがいのことをするやからもいた。

パサル近辺のそれほど広くない道路を、道一杯にあふれているたくさんのベチャに触れないようにしながら四輪車を徐行させるときの緊張感は、体験した人間でなければ分からないだろう。1970年代半ばごろのジャカルタには、そんな場所がいっぱいあった。自分が車を乗り入れようとする小路にベチャが群れているのを見たときは、憂鬱になりがちな自分の心を励ましてそこに踏み込んで行ったものだ。

それまで話題でしかなかったベチャの規制が実際に開始されたのはアリ・サディキン都知事の時代だった。1970年のジャカルタのベチャ台数は10万、72年には15万台と言われ、ベチャ引きは35万人にのぼった。ジャカルタ人口の8%がベチャ引きだったのである。

都知事はベチャの登録を厳格化させ、都内でのベチャ生産と都外からのベチャ持ち込みを禁止した。更にベチャ引きにレブウエス取得を義務付け、営業時間と営業区域を定め、またベチャが入ってはならないベチャフリーエリアを定めて、それまでの野放図なベチャ運行活動に手かせ足かせをはめた。

今でも覚えているのは、1970年代半ばごろ、タムリン通りのサリナデパートからクバヨランバルの家までベチャで帰ろうとしたところ、ベチャはある場所で止まり、「ここから先へは行けない」と言い出したので、ベチャ引きと口論したことがある。ベチャの営業区域制度が行われていることを知らなかった若僧の失敗談だ。



1972年に出された都条例で、ベチャは oplet と同様にジャカルタに不適當な交通機関であるという断罪がなされ、ベチャをジャカルタから閉め出す公式の動きが始まった。こうして数年後には、かつて16万台という隆盛を極めたベチャが3万8千台にまで減ってしまった。しかし、その後がしつこかった。その数万台は、飯の種のベチャを自主的に放棄する意志を持たないひとびとがゲリラ的に運行させるものだったのだ。行政は実力行使に出た。

1985年1月から都庁はジャカルタ全域をベチャフリーエリアに定めた。街中にベチャがいれば、それは違反行為になるためベチャは没収される。都行政によるベチャ手入は頻繁に行われ、たくさんのベチャがトラックに積み上げられて違法物品集積場に運ばれて行った。集まったベチャ5千台がその年内にジャカルタ湾に投棄されて魚の住処にされ、それ以来ジャカルタ湾の海底がベチャの墓場になった。

そのころ、ベチャの没収執行にからんで、ベチャ引き集団と都行政の秩序安寧部門との衝突やさまざまな悲劇が起こって都民の話題になった。ベチャを没収されたベチャ引きの青年が「オレは自殺する！自殺する！」と叫んでいたのを役人はだれも相手にしなかったが、翌朝現場から遠くない場所の立木で首を吊った男が発見され、記者が調べたところベチャを没収された青年の言行一致行動だったことが判明して新聞を賑わせたこともある。

しかしベチャの完全制圧はなかなか実現せず、低所得層住宅地区のパサルや街路を数台のベチャがひっそりと客を乗せて走っている姿が消える日は来なかった。そして1998年の通貨危機がベチャの絶滅に救いの手を差し伸べた。激増した失業者への対策として、住宅地区内から大通りに出ないことを条件にして地区内でのベチャ運行を承認する発言をステイヨソ都知事が行ったのである。

するとジャカルタの外からベチャが続々と都内に入って来て、わずか一週間のうちに、その数は1千5百台に達したという。慌てた都知事は二べもなく前言を撤回してしまった。

2001年には6千8百台のベチャが「生きるのは煩わしいが死ぬのは嫌」という風情で余命

を保っていた。邪魔だから没収して海に投げ込む政治はオルバレジームを象徴するような政策であり、レフォルマシ時代にそんなことをする政治家はもういない。だが数十年前から作られて施行されている法規では、ジャカルタのベチャは非合法なのである。

2017年に第16代目の首都知事に就任したアニス・バスウェダン氏は選挙戦の中で、自分が知事になればベチャを合法化させることを方針の一項目にして運動していた。都知事就任後、実際に都庁内部で検討がなされたようだが、具体的な変化はいまだ何もない。[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬(終)」(2021年11月19日)

ヨグヤカルタにもたくさんのベチャがいる。ヨグヤにおけるベチャの歴史は、華人頭家オン・コーシューによって1940年に始まった。かれは自分でベチャを組み立て、妻が商売物のコメを配達するための便宜を図った。コーシューはアヘン吸引所を四つ持って手広く商売を行うプチナンの名士だった。中国からやってきた移住者の面倒を見、新客が自分の仕事を開始するまで飯を食わせてやった。

そのうちにベチャによるタクシー商売が始まり、ベチャの数は増加した。ヨグヤのプチナンにベチャ事業の元締めが5軒できた。その中にはスマランから百台のベチャを持ってヨグヤに進出して来た者も含まれている。

ヨグヤカルタには、他にもたくさんのベチャ生産者がいる。その中で大手として知られている Sinar Laut のオーナーは、ヨグヤにベチャが入って来たのは日本軍政期であり、日本からスマランに入って普及した後、ヨグヤやソロなどに拡散したと語っている記事が2006年のコンパス紙に掲載されており、それを語ったオーナーの年齢はそのとき76歳だった。

オン・コーシューが先鞭をつけたベチャは乗客運送用三輪自転車ではなかったことに注目すべきだろう。シナルラウツのオーナーは乗客運送用ベチャについての話をしているのである。

1950年代にヨグヤに乗客運送用ベチャ製造販売者が三軒出現した。ベチャの車輪はゴムタイヤを履いていたが、空気タイヤでなくゴムの塊だった。今のベチャの屋根の形は幌型になっているが、その当時のものは箱型だった。

そのころヨグヤでは、死者を埋葬するために遺体をベチャで運んだらしい。救急車は希少価値の時代だったから、呼んだらすぐに来てくれるというものでない。イスラムでは、死者はできる限り早く埋葬することが定められており、没したその日のうちに埋葬を済ませてしまうのが一応の常識になっている。おまけに日没後の埋葬はしない方が良いという判断が出されている

ために、たいていがその日、まだ陽があるうちに埋葬まで終わらせてしまうのが普通だ。遺体をベチャに乗せるときは、遺体にペチをかぶらせ、サングラスをかけ、生きている乗客のような体裁でベチャに乗せたそうだ。

オルラ時代の終わりごろに、南アフリカからベチャ5千台の注文が舞い込んだことがある。ヨグヤの生産者がその数を用意できる前にオルラレジームが終焉し、注文はご破算になった。なにしろ、シナールラウツですら生産台数は月10台だったのだから。

というのが、乗客運送用としてのベチャの歴史だ。だが、ヨグヤの話にもあるように、貨物運送用としてのベチャはもっと前からその歴史が始まっていたらしい。インドネシア語資料のいくつかに、ベチャは20世紀に入ってから華人頭家たちが広く使い始めたという記述が見られる。

それ以前に頭家たちは、商品の仕入れや配達のために大量の貨物を載せた荷車を馬に引かせていた。かれらはそれをベチャ(馬車)と呼んでいたはずだ。そして自転車時代の幕開けがやってきて、馬を使わない三輪荷車のメリットがクローズアップされた。安い賃金で使っている従業員の誰でもよいから、その自転車を漕がせて荷物を運べばよいだけだ。飼育に金がかかる馬を自分で持ったり、他人から借りたりする必要がない。頭家たちは三輪荷車に飛びついたのではあるまいか。

ひょっとしたら、頭家たちは馬の引く荷車が三輪荷車に代わったあとも、その三輪荷車のことを馬車と呼んでいたかもしれない。三輪荷車を華人層がベチャと呼んでいたために、三輪荷車が乗客運送用に機能転換されたとき、プリブミは自然とそれをベチャと呼んだのではないだろうか、というのがベチャの語源に関するわたしの推測だ。

馬はバタヴィアの街から自然淘汰されて駆逐者にとって代われ、馬の名を引き継いだベチャもジャカルタの街から追い出される運命にあった。奇妙な符合かもしれない。[ 完 ]