

# 海を忘れた海洋民族

## 目次

1. タナアイル .....	1
2. 海洋民族とは .....	2
3. ヌサンタラの海賊 .....	4
4. ヌサンタラの海賊 .....	7
5. ラマレラの捕鯨漁 .....	9
6. ヌサンタラの海洋性 .....	11
7. ヌサンタラの船 .....	14
8. 船いろいろ（上） .....	15
9. 船いろいろ（下） .....	18
10. ボロブドゥール船の航海 .....	21
11. スリウィジャヤ王国 .....	23
12. マジャパヒツ王国 .....	26
13. 16世紀のヌサンタラ .....	28
14. 17世紀のヌサンタラ .....	30
15. ジャワ最期の王国 .....	32
16. マカッサルの王国 .....	34
17. 公器への独占欲 .....	35
18. 資本主義の衝突 .....	37
19. 内陸覇権下の海外文明 .....	39



## 「海を忘れた海洋民族(1)」(2024年02月13日)

インドネシア人は祖国あるいはわが国土のことを tanah air と呼ぶ。逐語訳をすれば「土地・水」となるのだが、それらは修飾関係になくて並列関係になっている。「水のある土地」や「水の豊かな土地」などの意味を示しているのではなく、「土地と水」がその意味しているところなのだ。つまりわが国土は土地と水で構成されている、言い換えるなら陸地と海がわが国土なのだということを表現しているのである。それほどまでに海をわが国土に関連付けている国がほかにあったらどうか？ 現実には、インドネシア共和国総面積の三分の二が海なのだ。

1957年12月13日にジュアンダ首相は歴史に名を残すジュアンダ宣言を発表した。それがタナアイルの本質を説き明かす解説であり、インドネシア人にとっての海というものの把握方法を物語る哲学であったのは当然の摂理だったと言えよう。「インドネシア共和国領土である陸地と島々ならびに他の陸土の一部分の周囲・その間・ならびにそれらをつないでいるすべての水域はその広さや距離に関係なくインドネシア共和国領土を陸地と共に構成する部分であり、かくしてインドネシア共和国の絶対主権下に置かれた領土の一部なのである。」



ヌサンタラの住民がインドネシア共和国の国民として一体化されたのは1945年であり、それまでは個別の種族文化の中にいたのだからヌサンタラをタナアイルと呼ぶ状況にはなっていなかった。そうであっても、自分たちが帰属する大きな器がまだなかった時代でさえ、ひとびとは海を越えて通商し、相互に結びついていた。もちろん海を越えて戦争した時期を除いての話だ。

通商するにせよ戦争するにせよ、ひとびとは船を作り、海に浮かべてそれを操り、航路を作り出して海上交通を盛んにした。土地によっては、海岸部のひとびとが地続きの内陸部とつながるよりも、海を越えて別の土地の海岸部と結びつくほうを好んだケースもある。ヌサンタラの住民は生まれながらの船乗りだったのだ。

イブ スツ Ibu Sud が作った [Nenek Moyangku](#) (わたしの先祖) と題する子供向け歌唱曲がある。歌詞は概略こんな内容になっている。

わたしの先祖は船乗りだ  
大洋の果てまで船に乗り  
逆巻く大波を恐れず  
暴風を突き抜けるのも平常のこと  
  
風が吹き、帆をみなぎらせ  
波は岸辺に打ち寄せる  
勇敢な若者よ、今立ち上がれ  
海へ行こう みんな一緒に

かつては海の民だったインドネシア人が長い民族の歴史の中で海を失ってしまった。海を無くしたインドネシア人の精神は本来のものから乖離し、インドネシア人は非本来的な人間になって新たに建国されたインドネシア共和国を動かしている。陸地と海のインドネシアが海を失って陸地だけの精神になったインドネシア人に動かされている。それがミスマッチングであるのは明らかだ。

インドネシア人は本来の海洋民族に戻らなければならない。海洋民族が動かすインドネシアこそがその国民に繁栄と福祉をもたらし、国際社会の一員として世界の舞台で自己の役割を演じることができる。今こそインドネシア国民はみんなそろって海に繰り出さなければならない。[ 続く ]

## 「海を忘れた海洋民族(2)」(2024年02月14日)

その呼び声はインドネシア独立直後からスカルノ大統領の国家演説の中に再三登場した。1953年

スラバヤに設けられた海軍学院の開校式でスカルノはこう語った。「・・・独立がもたらしたチャンスを利用してわれわれの現在の状態を改善するように努めること。われわれが昔そうだった船乗り民族に回帰するよう努めること。そう、・・・。つまりもっとも広い意味における船乗り民族ということだ。単に船内で使われる下働きということではない。そうじゃない！大洋をわが物にする王者としての船乗りだ。商船隊を持つ海洋民族、海軍船隊を持つ海洋民族、海を揺さぶる波の律動に負けない、活動的な海洋民族なのだ。」

1960年代のスカルノ政権が持った海軍力は東南アジア随一として諸国から畏敬された。総艦艇数234隻という海軍の主力を構成する戦闘艦隊は巡洋艦1、潜水艦12、駆逐艦7、フリゲート艦7その他魚雷艇などを擁し、堂々たる陣容を誇っていた。

1964年の共和国独立記念式典でブンカルノは、国家指導者として国民にこう語りかけた。「わたしは怒濤が激しく打ちつけている大洋の絵画のほうが、涼やかにして穏やかで静謐な水田の光景を描いたものより好きだ。」

ブンカルノが唱道した船乗り民族への回帰がああ時代に国民運動としての形を取ったのかどうか、わたしは知らない。反スカルノだったオルバレジームでも、スハルト大統領が1996年を海洋年としてこのテーマを取り上げた。インドネシア国民は海の民だったが歴史の中で海洋技術を失い、その結果海洋精神も衰えてしまった。それを取り戻さなければならないという内容だ。

そうして長い期間が経過し、その呼び声が2010年前後にマスコミの採り上げるところとなって、国民知識層の声として広がって行った。国民の文化意識から生じた国民運動になったとすることができるだろう。2014年に就任したジョコ・ウィドド大統領も選挙運動の中にそのテーマを取り上げ、就任後もそれを国民運動として扱い、国民の精神改革をリードした。だがその結果がどうだったのか、果たして国民が海洋民族精神を取り戻したのかどうかについてははっきりしたことはわからない。

国民精神を形成する超形而上学的なものが目に見えるわけでないのも明らかであり、結局は国民が示す政治文化行動からそれを推測するしかないのだろう。しかし果たして国民の政治文化行動に海

海洋民族とは

洋民族文化を踏まえた変化が現れたのかどうか、これもまた容易に見極めることの困難な問題ではあるまいか。何らかの変化が感じられたとしても、それが国民精神とつながっているのかいないのか、いったいだれにそれがすぐ判別できるだろうか。

海洋民族精神とはいったい何なのか、それに対立している大陸型民族文化とはどのようなものなのか、その違いはさまざまに説明されているが、インドネシアの文化人の中にその違いをこのように形容したひとがいる。

海洋民族型の世界観はホリゾンタルであり平板だ。その哲学は常に揺れ動く状態を日常のものと考え、自己をそこに置いて世界を見る。そのために動的な人間の生が人生観となり、財産とは自然環境の中から自分が手に入れて享受するものになる。大海原の所有権という発想は起こらず、海上にいた誰もが同じ立場に立って生きているという、エガリテとリベルテ<sup>1</sup>の強い傾向を持つ人間観を抱く。

一方の大陸民族型世界観はそれと対照的な違いを示しており、高山があつて平地がある陸地の地勢が示す通り、世界は高低というヴァーティカルな要素を持つものだという観念にとられる。大地が揺れ動くのは異常事態であり、平常の暮らしはどっしりと安定した大地の上で営まれなければならない。安定を求める哲学が人生観の主流を占め、財産は蓄積されるべきものになる。その人生を支えるために土地には所有権が与えられて当然と見なされ、人間同士の間の地位の高低がその人生の中で競い争われる対象になる。[ 続く ]

### 「海を忘れた海洋民族(3)」(2024年02月15日)

海洋文化の人間は大陸人間よりはるかに強いビジョンと感受性を空間に対して持つはずであり、遠

---

<sup>1</sup> 自由と平等

い昔から海洋民族だったインドネシア人は民族本来の資質に回帰しなければならない、と文化人ラドゥハル・パンチャ・ダハナ Radhar Panca Dahana 氏はある討論会で述べた。

ヌサンタラという多民族多文化が寄り集まったインドネシアの国土は三分の二が海に覆われている。多様性の並立的一体化を実現させるために、国民は昔の先祖がそうであったように海洋民族精神を国家建設の中に注ぎ込まなければならないのだとかれは主張した。

海洋と海岸の文化が育てた人間は町と社会の作り方、政治経済の動かし方が大陸人間と異なっていて当然だ。ヌサンタラの船乗りたちは広大な海を越えて到達した陸地に自分たちと異なる人間が異なる文化の中で暮らしていることを知った。異なる言語を使い、異なる生活様式の中で暮らし、自分たちにとってはありきたりの物産物資を珍しい物として欲しがるかれらと通商できることを知った。

ヌサンタラ各地の諸海港にはもっと広い世界から多種多様な人間がやってきてハイブリッドな社会が築かれた。単一文化には起こりにくい開明的な視界が開かれ、人間は異文化と異人に対する許容度を高め、異なるものを受け入れて共存し、その新たな形態に自己を適応させる能力を養った。それが文明化ということの本質なのだ。

現代インドネシア人は過去の歴史の中で長い間培われてきた海洋民族の資質を抹消されて内陸型人間に作り替えられ、数百年という期間を内陸文化の中で過ごすことを余儀なくされた。それはこの国家と国民が置かれている地政学的状況にそぐわないものであり、内陸文化の価値観で国民生活が続けられたなら国家国民の発展に絶えざる障害が湧きおこるだろう。そうラドゥハルは主張したのである。

インドネシア人が海洋民族であったことは、海に浮かぶヌサンタラの住民たちの日常生活がどれほど密接に海とつながっていたかということに明瞭に表れている。海に住む海人がおり、海の幸を漁する漁民がいたところにおり、海に出る船を操る船乗りもたくさんいた。かれらにとって海は単なる自然の一形態以上のものになり、海を畏敬し、自分たちの生きる原理の中に海を引き込んで哲学に昇華させた。

大きく力強い海に対峙する人間はその力を拮抗させるために、集団を組んでその力の和を背景に海と対面した。何十人も乗った船で大海を横断するために、船乗りは個々の役割を受け持ちながら、自分たちの動かしている一隻の船が確実に目的地に到達するよう心をひとつにして協力し合った。それが海洋文化を育んだのである。

遠い昔からヌサントラの海にはオラン・ラウト Orang Laut あるいはスク・ラウツ Suku Laut と呼ばれる海人がいた。かれらは陸地に近い沿岸に高床式水上家屋を建て、あるいは小舟を浮かべて生活した。出かけるときは船を駆って海に出た。かれらが生きる場は海だったのだ。かれらはしばしば集団で居所を移動させたから、海のジプシーとも呼ばれた。

生まれた子供は波の間で成長した。そしておとなになれば漁撈し、通商し、そして海賊もした。スクラウツの大センターはスマトラ島とカリマンタン島の間横たわる多島海だ。今でもその海域は海上交通のブラックエリアと見なされていて、国際的に海賊のリスクが高い海として通過船舶に厳重な警戒を強いている。

スクラウツの栄光の時代は、スリウィジャヤ王国、そしてマラカやジョホールなどの海洋王国の最盛期に光り輝いた。スリウィジャヤ王国の最盛期は西暦7世紀ごろからの数百年間だ。それらの海洋王国は大規模な商港を設けて交易を望む外国船の来航を誘い、取引に課税し、船の港湾使用から収入を得、更には商港に入らず目の前を通過する商船からも領海の通行料を徴収した。王宮の金庫では財産がうなり声をあげていた。

商港に入らずに通過して行こうとする商船からどうやって通行料を徴収したのか？商船はスクラウツの船隊に進行を阻まれたのだ。何もしないのに通行料を取られるくらいなら、港に入って交易して行こうかと気を変える船長もいたはずだ。

それは海賊行為によく似ているが、自分のために他の船を襲うのではなく、スリウィジャヤやマラカの商港を栄えさせるために船を襲うのである。それをしよう求める王国の要請に応じて、報酬をもらって海上警察や海上兵士の役を勤めていたのがスクラウツたちだったと言えるだろう。これは明らかに両



者にメリットをもたらすきわめてポジティブな協力形態だった。[ 続く ]

## 「海を忘れた海洋民族(4)」(2024年02月16日)

マラカ海峡～ナトゥナ海～カリマタ海峡という広大な海域をスリウィジャヤやマラカが支配するためには、そこを通過する船が安全に航行できることが重要な意味を持っていた。その海域で海賊行為を働き、あるいは秩序の混乱を起こす者を容赦してはならない。権力側に付いたスクラウツは海上警察の役割を担ったのである。

1330年ごろの元の時代に南洋を旅した汪大淵はマラカ海峡やシンガポールを訪れた。かれはそのときに自分の乗った船が海賊船によって港に連行された体験を自著の中に書き残した。海賊船という解釈は正鵠を射ていないように思われるが、海の上で強制力を振るう悪漢をかれはみんな海賊と感じたのかもしれない。

それは権力が後ろに付いているかいないかという紙一重の差であるに違いない。国家権力が後ろに付いた軍事集団は軍隊と呼ばれ、それがなければ暴徒・テロリスト集団といった異なる名称が与えられるのが世の常識になっているようにわたしには思える。

その常識は長い歴史を持っていたようで、古文書に書かれた海賊事件はたいていが海上パトロールのあまり行われぬエリアで起こっていて、海上覇権をだれが握っているのかはっきりしないエリアが海賊海域であったことは確実だと考古学者は述べている。

インドネシア語には海上での強盗強奪行為を指す独立した言葉として rompak がある。海という言葉添えることなく海上での行為しか表さないのがこの言葉なのだ。それを行なう人間はプロンパッ perompak となる。よく似た rampok は海上に限定されない一般名詞であり、語形がよく似ていることが

らわれわれは、rompak が特に海上での行為を意識して作られた可能性をそこに感じるのである。

かつては海の民だった日本人の言葉にそのような現象が見られないのは不思議な感じがしないでもない。英語にだって、海上だけに限定してそれを示す pirate という言葉があるではないか。

インドネシア語にはもうひとつ海賊を意味する lanun という言葉がある。この言葉は南フィリピンに住む海洋種族の Ilanun あるいは Iranun に由来しており、元来のラヌン人は18～19世紀にかけて東南アジアの海域における海賊行為の主役として名が知られ、諸国民から大いに恐れられていた。南シナ海からスル海にかけてを主舞台にし、陸上の村や町を襲って略奪し、人間を捕らえて奴隷にした。サラワク人がたくさん奴隷にされたという話もある。スル海は今でもラヌンの巣窟なのだ。

ジャカルタに住んでいると海賊はプロンバツと表現されるのが普通なためにラヌンという言葉を書く機会がないのだが、リアウやバンカブリトゥンを舞台にした話を聞いているとラヌンという言葉がしばしば登場する。多分そういう地域性があるのだろう。

ヤコブ・コルネリス ファン ルールは、ヨーロッパ語の海賊とアジア語の海賊の間でコンテキストの違いがあることを指摘した。含まれている内容が違っており、そして解釈が異なっていると言うのだ。そのためにヌサンタラの海で行われている perompakan を単純にヨーロッパ語の pirate や piraterij などに置き換えて理解すると解釈に不一致が起こりかねないとかれは警告している。

汪大淵が書いたような海上での単なる強制行為が海賊行為に区分されたなら、スリウィジャヤやマラカのお膝元で海賊が花盛りになるのは目に見えている。強奪されたのが不本意な通行料金だけだったのなら、海賊に何を奪われたと言うのだろうか？

スクラウツはリアウで Orang Sakai、ジャンビで Orang Kubu、ブリトゥンで Orang Sawang あるいは Orang Sekak や Orang Sekah、マラヤ半島で Orang Semang などと呼ばれて区別されているが、いずれもムラユ系の種族であり、海で生きるライフスタイルはよく似ている。

かれらがナマコを採取して陸地で売れば大金が手に入る。大金を手に入れるとテレビやVCD、発電機などを買って金を使い果たす。しばらくそれを楽しんでいるうちに生活費がなくなってしまう、買った家電品を中古で安く売り払う。その金も底をつくとまた日々の貧困生活に戻り、金を稼ぎに出るというような生き方がかれら先祖伝来のものだったそうだ。かれらは陸地での生活を一顧だにしない。

1980年代にオルバ政府がかれら海人に陸上生活を営むよう指導し、陸上に家を建てて村を用意してやった。もちろん海沿いの村だから、いつでも海に出ることができる。そのとき海人たちの中にこう述べた者がいる。「陸地は死んだ人間が葬られる場所だ。」

海のジプシーたちにとって、陸上での定住生活を強制されるのはそんな意味を持っていたのかもしれない。大陸人間が動かしている行政と海洋文化人間の心理的なギャップがそこから見えてくるかのようだ。[ 続く ]

## 「海を忘れた海洋民族(5)」(2024年02月19日)

フローレス島の東に連なる Lembata 島の最南部にあつてサウオ海に面しているラメララ Lamarela 村の部落の一つ Lamera の住民は絶対にゴミを海に捨てない。かれらを生かしている母なる海を汚すことがどんな結果をもたらすかを理解したかれらの先祖は、歌・詩・物語・呪文・哲学・慣習の掟などの中に母なる海の尊厳を盛り込み、それに従った生活様式を文化として培った。聖なる母を穢すことは自分を汚すことになる。人口4千人のラメラ部落でひとびとは、何世紀にも渡って続けられてきたライフスタイルをいまだに維持している。

ラメララの住民は南スラウエン州の Luwu から移住したひとびとだそうだ。マジャパヒツ王国の宰相ガジャマダがヌサンタラ東部への平定作戦を行なったとき、ガジャマダに服従した諸国の軍隊がマジャパヒツ軍に随行した。

スラウエン島の諸国を服属させるとガジャマダ軍はハルマヘラに向かい、さらにイリアン島に達した。

そのあと反転してセラム～ゴロム～アンボン～ティモールを通り、ルンバタ島に上陸した。そのときルウの兵隊たちはガジャマダ軍と別れて島の南端に住み着いたと言われている。この説に従うなら、ラマレラ村は1357年ごろにできたことになる。しかしルンバタ島ラマレラの捕鯨漁はこの村ができた1千5百年前に既に始まっていたという説もあって、そうだとすれば、ルウからやってきた移住者は先住民社会の中に溶け込んだことになる。

ラマレラは捕鯨の村として世界に名の知られた漁村だ。地元民は捕鯨漁のことを Baleo と呼んでいる。ポルトガル人は1643年にラマレラのバレオを世界ではじめて文書に書き残した。南氷洋が冷たくなるころ、鯨は温かい海を求めてその一部がサウオ海を通過する。

毎年5月から11月がその期間だ。ルンバタ島では5月1日に捕鯨漁期の開始を表す儀式が行われる。その儀式の日までに、地元民は住民問題や土地に関わる問題を終わらせていなければならない。

儀式はカトリック教のミサの形式で行われる。東ヌサトゥンガラ州のたいていの地方はポルトガル人が布教したカトリック教が有力な宗教になっているのだ。鯨を獲るレワのシーズンをつつがなく終えることができるよう、住民は神に祈りを捧げるのである。捕鯨漁は5月2日から9月30日まで行われる。

ラマレラの漁師にとって鯨は他の海産魚類とまったく意味合いの異なる存在だ。掟の中に捕獲してはならない種、そして捕獲してならない鯨の状態が定められている。シロナガスクジラを殺してはならず、また胎児を持つ者・若い者・つがい期にある者は種類が何であれ、捕獲してはいけない。

シロナガスクジラの禁忌は種の保存という理由でなく、住民の間で語り継がれている「住民がかれらに救われた」という理由になっている。中にはルンバタ島がかれらに救われたと語るひともいる。たとえ意図しなくても、誤ってそれらの禁忌を破ってしまったなら村が災厄に襲われると住民たちは信じており、漁師にとってはそれがたいへん重い責任を感じさせる圧力として働いている。

ラマレラの捕鯨漁はパレダンと呼ばれる大型の木造船に7～14人が乗って沖へ出る。ラマファと呼ばれる銚打ちらは船の舳先に立って銚の付いた長さ4メートルの棒を構え、禁忌に触れない鯨を探し出して空中に跳び上がり、長さ30センチほどの鉄製の銚を鯨の身体の中深くまで打ち込んでから自分は海中に落ちる。

銚の付いた棒には長い綱が付けられており、逃れようとする鯨を船に引き寄せながら他の乗組員がそれぞれ別の銚をその鯨に打ち込んで絡めとり、暴れる鯨が死ぬのを待つ。そうしてから鯨は船に引き寄せられ、浜辺に運ばれて行くのである。

漁果が上がると、浜辺で鯨は解体され、肉がすべての住民に分配される。そして残った肉が市に持ち込まれて他の食糧と交換される。ラマレラの市場は週一回開かれ、商品はバーター方式で取引されている。

ヨーロッパ文明が海棲哺乳動物の保護と保存を唱えるようになってから、ラマレラの捕鯨漁も一時期白人社会の目の敵にされた。インドネシア政府も国際社会の潮流から非難を浴びせかけられたなら、それに同調して動かざるをえない。行政ヒエラルキーに従ってロンバタ県庁もラマレラ村で何世紀にもわたって行われてきた慣習を禁止した。

しかしラマレラの捕鯨漁は百パーセント地元住民の自家消費を目的にした生活行為なのであり、商業目的の活動ではないのだ。一年に捕獲される鯨は20頭に満たないそうだ。忍耐強い説得とアピールが行われた結果、動物保護勢力はラマレラ村の捕鯨漁を撲滅ターゲットから外した。[ 続く ]

## 「海を忘れた海洋民族(6)」(2024年02月20日)

ライター: CRCS研究員、ガジャマダ大学修士課程、ムナウイル・アジズ

ソース： 2011年1月29日付けコンパス紙 “Kebaharian Nusantara, Kebaharian Kita”

ヌサンタラ、あるいはインドネシアというものは、そこに住みそこに帰属意識を持つ民衆にとって、過去と現在の姿ならびに未来に投影された像としての実体と存在基盤に関わるイメージの中に存在している。しかしそれはベン・アンダーソンが言うイマジンドコミュニティ<sup>2</sup>のような、そこに含まれる社会が持つ単なるイメージ的な想像ではない。過去に海洋民族・海洋国家として世界に知られた確固たる存在であったことを筆頭にして、ヌサンタラ自体がいくつかの特徴を有しているひとつの事実なのであり、具体的なリアリティなのである。

ところがわれわれ自身がすべて認識していたわけでないさまざまな原因によって、過去に存在したりリアリティは現在消滅してしまった。「わたしの先祖は船乗りだ」という一節はわれわれの内面から表出する現状認識でなくなり、歴史的文化的そして実感として既に大きく幅開いた間隙を乗り越えろと叱咤する呼び声になってしまった。

海洋国家としてのアイデンティティは跡形もなく消滅し、農業と農園を踏まえた大陸型権力構造を持つ文化に取って代わられた。われわれの漁民と海上パトロールが他国のパワーを前にして身をすくめ膝を折っている姿を目の当たりにして、われわれは呆然とするばかりだ。

海上のパワーをメインの武器にする海洋国家としてのインドネシアの覇権の足跡は、明白な姿を描き出している種々の情報ソースの中にたどることができる。アリシオ・サントス(2009)はプラトーが書いたアトランティス国がインドネシアを指していることを確信している。伝説のその国は高い文明と進歩したテクノロジーを持ち、高い海洋文化を築いた優れた人材に満ちた国として描かれている。

#### < ヌサンタラのイメージ >

サントスの研究はプラトーが「国家」をはじめとするいくつかの論説の中に描いたアトランティス国の観念がもたらしたミステリーの幕を開こうとする試みだった。インドネシアがアトランティスだと想定した

---

<sup>2</sup> Imagined communities。コーネル大学の政治学者でインドネシア研究を専門とするベネディクト・アンダーソン Benedict Richard O’Gorman Anderson[1936-2015]が1983年に発表した、ナショナリズムの起源と流行に関する著作。

サントスの解説にはインドネシア人が忘れてしまった海洋パワーの潜在性に関する多くの事実が提示されている。プラムディア・アナンタ・トゥル Pramoedya Ananta Toer も同様に、外国コロニリスト勢力の船隊に対するヌサンタラ海運船隊の影響力についてその著「逆流」の中で物語っている。



Pramoedya Ananta

ベルナルズ・フレッケ(1961)は諸外国の海軍に対するスリウィジャヤやマジャパヒツの海軍力の優秀さを論証した。ロバート・ディック=リードはヌサンタラ船隊の航跡をマダガスカルにまで追った。その著「幻の航海者：古代アフリカへのインドネシア人移住者の証拠」(2005)でインドネシア人先祖の海洋文明の足跡に関する深いリサーチをディック=リードは行なっている。

ディック=リードの記述した考古学的歴史的データには、Tambus 人、Mantang 人、Barok 人、Galang 人、Sekanak 人、Posik 人、Moro 人、Sogi 人などの、海で暮らし海と深く関わっている文化を持つ Orang Laut と呼ばれる諸種族がカリマンタン周辺とシンガポール～スマトラ間の海峡一帯に見つかっていることが挙げられている。

かれは更に、スラウェシとミンダナオの間にはコロコロ型の船を駆って戦争することを好む Somal 族がおり、1847年にイギリスの蒸気船ネメシス号が40～60隻から成るソマル族の海賊大部隊と遭遇した記録を取り上げた。その船隊は80人が乗った長さ24.384メートルの船と40人が乗った長さ21.336メートル幅3.657メートルの船の二種類から成っていた。その他にも海で生きる有名な Bajo 人がいる。バジョ人はスリウィジャヤ王国の海軍を務めていた可能性が高い。

### < 海洋パワー >

上に述べたディック=リードの調査結果は、海洋を支配する能力を元にして昔のインドネシア人がどのようにパワーと国家と文化を築いたかという史的事実を示している。その特別な能力がいったいどうしたわけか、忘れ去られてしまった。先祖の船乗りが実際に身に着けていた優秀さとパワーを探し出し認識する新たな努力をわれわれは払う必要がある。利益の衝突が起こるのは多分避けられないだろう。

しかしわれわれがその衝突を、大陸と海洋というふたつの文明パワーを一体化させるポジティブで建設的な弁証法的アプローチで撚り合わせることができるなら、何も心配する必要はない。それが行われるかぎり、いったいだれがこの民族の進歩を阻むことができようか。新しい世界のパワーになるために？それはない。自分自身の卑小さ以外には。-ムナウィル・アジズ

[ 続く ]

## 「海を忘れた海洋民族(7)」(2024年02月21日)

ヌサンタラの海上交通網が活発化し始めたのは9世紀だった。9世紀に中国・アラブ・インドなどから交易船がヌサンタラにたくさん渡来するようになり、ヌサンタラ各地の物産物資が外国商船の寄港する港に集められるようになって、ローカルの島嶼間海運が発展した。その状況は17世紀まで続いた。

航海術に欠かせないものが天文学とコンパスだ。ヌサンタラのローカル海運は船から島々の地形と夜空を観察することで航路を見出した。更にアラブやペルシャの船が来航するようになって、コンパスがインドネシア人船乗りの手に入るようになった。

VOC初代の海軍提督になったスティーヴン・ファン デル ハーヘンが大量のコンパスを東インドに持って来たものの、それを買うヌサンタラの船乗りはほとんどおらず、提督は仕方なくそれをオランダに持ち帰ったという話もある。

インド洋を横断してマダガスカルに渡ったヌサンタラの船乗りは空の星とモンスーンを読み切ってその偉業を成し遂げたと考えられている。ヨーロッパ人の遠洋航海が夢のまた夢だった時代にインドネシア人は4千海里の大航海をたいして大きくないアウトリガー船で成し遂げていたのだ。

西暦770年から825年までの長い年月をかけて建設されたチャンディボロブドゥルの壁画の中に1



0枚ほど船の絵を見ることができる。丸木舟やアウトリガー付きの大きい船、アウトリガーなしの大きい船という3種類に大別できる船の姿はさまざまな構造をしており、そんな形の船がジャワ島にあったことは間違いないだろう。

アウトリガー付きの帆船だけで5種類の構造が見られ、バリエーションに富んでいたことが推測される。

それらの船に関して、すべてインドで作られ、インド人が操船してジャワにやってきた船だという説もあれば、ポロブドゥルを建設した古代マタラム王国のサイレンドラ王朝の作ったジャワオリジナルの船だという説もあり、一方その当時ヌサンタラの海洋覇権を握っていたスマトラのスリウィジャヤの船という見解もあって錯綜している。しかしさすがにジャワ文化の船だという声をもっとも強い。

中にはマジャパヒツの船だという声も聞かれるのだが、そうであれば14世紀後半のガジャマダの大遠征のころにそのレリーフの絵が取り替えられたことにならないだろうか？絶対にありえないと言う気はないものの、その発想の奇妙さにわたしは付いていけない。マジャパヒツの船はアウトリガーを使わないジュン帆船だったそうで、専門家はこの意見をナンセンスとして扱っているようだ。

ともかく、それらの帆船がジャワ島産であったのなら、中部ジャワ北海岸部で建造されていたことが推測される。それはいったいどこだったのだろうか？

16世紀ごろ Lasem の名は造船の町として東南アジア一円に名を轟かせていた。マラカをポルトガルのコロニーに変えたアルブケルケが1512年に本国ポルトガルに戻るとき、ラスムの船大工60人を自分の船に乗せて連れ帰ったそうだ。ヌサンタラ東部地方では、15世紀以来スラウェシ島の Bulukumba が、そしてマルク地方ではもっと古い時代から Kei 島が造船センターとして名前を知られていた。

さまざまな種族文化の混じり合ったヌサンタラの海をさまざまな種族が作ったさまざまな形態の船が入り混じって走った。種族別の特徴を持つそれらの船がその種族言語で名付けられたのも当然のことだ。そして面白いことが起こった。

ほとんどの船種の名称はその種族文化における固有名詞と規定されてインドネシア語一般語彙を収録したKBBIの中に採録されていないにもかかわらず、中には採録されたものもあるのだ。船を表すインドネシア語一般語彙としてKBBIの中に、kapal, perahu, sampan, lancang, pencalang, jung などを見出すことができる。[ 続く ]

## 「海を忘れた海洋民族(8)」(2024年02月22日)

kapal

海や川などで人間や荷物を運ぶ乗り物というのがKBBIの定義だ。どうやらこの言葉がイ\_\_ア語で船を包括的に表す一般名詞になっているように思われる。これはタミル語 kappal をムラユ人が撮りこんだものだそうで、17世紀以前のヌサンタラで書かれた古文書にはインドからの船を指す言葉として使われていた。大型船を指して使われるケースが多いように感じられるものの、KBBIはそのような規模感をこの言葉に持たせていないと思われる。

perahu

KBBIは「両端が尖っていて中央が幅広い、甲板を持たない水上の乗り物」という定義を与えて、船体構造を語彙の基本観念に使った。ムラユ語源のプラフは慣用的に kapal laut(渡洋船)より小さい船を指している。プラフは渡洋船に引かれて運搬されることがある。ところが17世紀までプラフは大型船を指す言葉であり、西洋のガレオン船がプラフと呼ばれていた事実があるのだ。しかし現代語ではプラフがカパルに置き換えられて使われており、そこからカパルが持つ規模感の暗意が湧き上がって来る。プラフの語が持つ規模感はどんどん小さくなり、昔 sampan と呼ばれていた船種が今ではプラフと呼ばれるようになっている。

sampan



小型プラフというのがこの語の定義だ。語源は中国語の[舟山]+[舟反]あるいは三+[舟反]であり、中国南方によく見られる、むしろの帆と風覆いが設けられた平底木造船で、艫の櫂で漕ぐ。現代インドネシアではこれがプラフと呼ばれることが多い。

lancang

ムラユ語の「速い」を意味するランチャンがそのまま船種の名称になったもの。KBBIには、昔の海戦などに使われた高速の perahu layar (帆船) と説明されている。スマトラ島東岸やカリマンタン西部地方のムラユ王国で、戦争や物資輸送、あるいは王宮の諸用途などに使われた。



pencalang

通商物品を運ぶ大型のプラフというのがKBBIの定義だ。ムラユ語ピンチャランは「観察する」「偵察する」を意味する calang/mencalang の派生形であり、元来は偵察船として使われていたと考えられる。

pinisi

「スラウェシ島南部のボネやブトンの伝統的プラフラヤル(帆船)。メインマストを2本、帆を舳先に3、前マストと後ろマスト各2の合計7枚持ち、島嶼間海運輸送に使われている」といういささか長い定義をKBBIは書いている。別名 phinisi<sup>3</sup>などと呼ばれているこの言葉は帆の張り方のスタイルを指す言葉であり、特定の船型を指しているのではないようだ。語源



<sup>3</sup> 右の写真参照。2002年4月のガールダ航空機内誌から。この船は舵が固定式ではなく両側に設置された跳ね上げになっ

船いろいろ

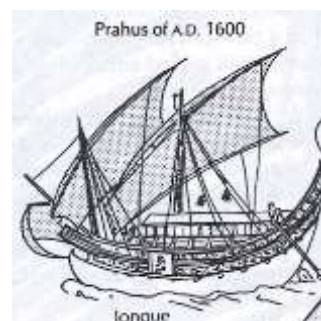
は地元の言葉から来たもの、西洋語から摂られたものなどいくつかの説がある。この型の船はスラウェシ島南部のブルクンバで19世紀から作られるようになったと見られている。たいていブギス=マカッサル人が操っているこの船はヌサントラの海洋文化を象徴するものとしてよく紹介されている。<sup>4</sup>

jung



中国製の渡海用大型プラフというのがKBBIの定義だ。これは jong や junk と呼ばれ、中国からアフリカ東岸部一帯にかけての渡洋に使われた大型帆船であり、アウトリガーは使わない。中国のジュンとジャ

ワのジュンが双壁とされていて、構造と形態はそれぞれ異なっている。現代英語には junk が船種名として摂りこまれ、中国ジュンを指して使われているので、KBBIの語義はそれに影響されたように見える。



[ 続く ]

## 「海を忘れた海洋民族(9)」(2024年02月23日)

KBBIに採録されていない、固有名詞としての船種にはつぎのようなものがあり、それを生み出した種族名と一緒に語られるため、船種名を聞くと種族名が自然と連想される。

---

ているので海岸付近まで接近できる。

<sup>4</sup> 脇田 清之著「スラウェシの海と船」

jukung<sup>5</sup>

南カリマンタンのバンジャル族が使う船で、海や川を航行するのに使われている。



sandeq

スラウェシ島のマンダル族が使うアウトリガー帆船。漁船として、あるいは島嶼間交通機関として使われている。サンデッは世界で一番速い船と言われており、船形を前から見るとバナナの花の形に似ている。サンデッとはマンダル語で「尖っている」という意味だそうだ。

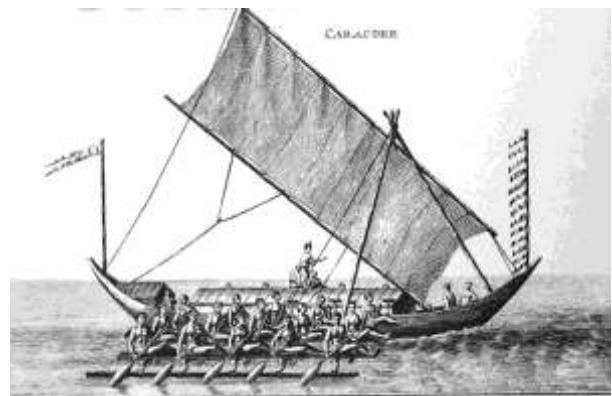


pakur

マンダル族のサンデッの原形だったのがこのパクル。サンデッより船体幅が広く、作りも荒っぽいものだった。このパクルをより高速で走らせるために改良がなされてサンデッが誕生した。

kora-kora

マルク諸島で遠い昔から使われていた船。通商や輸送にも使われたが、戦争に使われることも多く、他の島を襲って物資を略奪し、あるいは人間を捕らえて奴隷にする海賊行為に欠かせない乗り物としてのイメージが濃い。



<sup>5</sup> 左の写真はジャワ島南岸の東ジャワ州 Prigi 漁港で 2007 年 12 月 23 日に編者が撮影したもの。

## 船いろいろ



pleidang

ラマレラで捕鯨漁に使われる船がこのプレダンあるいはパレダンと呼ばれるものだ。もちろん他の用途にも使われる。ルンバタ島やソロル島で伝統的に使われていた船で、帆と櫂漕ぎで走る。

padewakang

ブギス=マカッサル族およびマンダル族が伝統的に使っていた船。南スラウェシの諸王国が遠洋航海する際に使っていた。



bagan



スマトラやカリマンタンの漁民が使う船で、大型の網が船体に取り付けられている。

他にもまだいろいろありそうだ。それらインドネシアの船を使ったアドベンチャー航海は過去にいろいろと行われた。ピニシ船が太平洋の波濤を乗り越えて1986年にカナダのバンクーバーに到着

している。マンダル人は毎年サンデッレースを地元で開催しており、あるときサンデツによる世界周航が計画された。しかし2005年にソロモン諸島まで達したものの、その海域を突破することができず、引き返す結果に終わってしまった。ボロブドゥル壁画の船も、過去に何度もレプリカが作られて海に浮かべられた。

歴史的なエポックを画したのは時のメガワティ大統領がサムドララクサ Samudera Raksa と命名したレプリカ船で、イギリス人海軍退役者が企画して2003年にマドゥラのカゲアン島で建造された。釘や





金物は一切使われず、木の楔や木の樹脂など8世紀ごろに使われていた素材だけで作られた。125立米の木材が使われ、カゲアン島の船大工をメインにする26人が働いて4ヵ月で完成した。総工費は2億5千万ルピアだった。企画者は完成した船を見て「フ

ァンタスティック！」とコメントしたそうだ。

企画者のイギリス人はボロブドゥル船がその時代に西アフリカまで航海してシナモンルートというスパイス交易ルートを築いていたと推測し、それを立証する機会を念願していた。そしてこのプロジェクトに立ち至ったと説明されている。[ 続く ]

## 「海を忘れた海洋民族(10)」(2024年02月26日)

船体長18.29メートル、幅4.25メートル、高さ2.25メートル、排水量30GT、マスト2本+第一斜しょうの合計3本の帆柱と左右両舷に船体より短いアウトリガーを備えたサムドラクサ号は、インドネシアからインド洋を横断して26日間でセイシェルに到着した。船は更にマダガスカル～南アフリカを経てアフリカ西岸のガーナまでの航海を総日数6ヵ月と8日間かけて果たし、8世紀のジャワ船と船乗りがインド洋を越える力を持っていたことを実証したのである。2003年8月15日ジャカルタのアンチョルマリーナを出発したサムドラクサは20,372キロの波濤を越えて2004年2月23日ガーナのテマ港に入港したのだった。

壮大なプロジェクトを果たしたこの船は、チャンディボロブドゥルに近い場所に建てられた[サムドラクサ博物館](#)に収められた。

サムドララクサのシナモンルート航海という企画を実現させたイギリス人やその友人たちは、古代インドネシアのマタラム王国が渡洋船隊を持ってスパイス貿易を行っていたと考えてそれを実証して見せたわけだが、古代マタラム王国は農業国家でありスリウィジャヤのような海洋国家ではなかったという見解がインドネシア考古学界の主流を占めている。と言っても、海に出なかったということだけでなく、海上交易活動は豊富な農産物を売りさばくための従的な手段でしかなかったというのがその主張だ。

古代マタラム時代に建てられたジャワの碑文はどれも農業に関わる内容を物語っていて、交易や航海に関する内容はほとんど見られないのである。マタラムの農産物を手に入れるために外国商船がやってきた。マタラム王家はチルボン・インドラマユ・トゥガル・プカロガンなどを商港にして、そこで交易を



行かせた。やってくる船は東南アジア一帯という近い場所から来る、ボロブドールのレリーフに見られるような中型のアウトリガー帆船だったというのが主見解を構成しており、この説に従うならボロブドール船はインドや東南アジア大陸部で作られた船という結論に向かう。

しかし異論は当然ある。スマトラ・マレーシア・タイなどに建てられた碑文の中に、古マタラム王国の威勢を示すものが見つかっている。サイレンドラ王朝はジャワの内陸部に閉じこもっていたわけではなく、少なくとも通商や文化交流を海外諸国との間で活発に営み、そのために航海を盛んに行ったと考えるべきだというのがこの派の主張なのである。

すべてインドネシア人が企画した航海もある。2009年にマジヤパヒツ時代の船がマドウラ島スムヌツプで建造され、Spirit of Majapahit と命名された。この船が2016年5月11日に日本に向けてジャカルタのアンチョルマリーナを船出したのだ。



2本マストそして船腹とほぼ同じ長さのアウトリガーを両舷に装備した、船体長20メートル、幅4.5メートル、高さ2メートル、総排水量20GTのこの船の建造コストは9億ルピア近いものになった。この船は舳先が反りあがっているだけで、サムドラクサにあったような第一斜しょうがなく、巨大な帆が2枚張られただけのシンプルな姿をしている。マストの形態はポロブドゥル船と同じものになっている。船上が構造物で満たされていたサムドラクサに比べてマジヤパヒツ船ははるかに簡潔な様相を呈している。



本物のマジヤパヒツ船は櫂漕ぎも行うジュン帆船だったためにアウトリガーが使われていなかったそうだが、11人のクルーで行うこの航海のために船の構造にアレンジが加えられたのだろう。

日本への行程はまずカリマンタン島ポンテアナツを経てブルネイに向かい、そこからマニラ～高雄を經由して6月12日に沖縄に達した。琉球王家の宝物の中にジャワの波形短剣クリスがあり、インドネシアの歴史学者は昔のマジヤパヒツ船が琉球を訪れていたことを確信している。マジヤパヒツ精神号の日本航海はその仮説を立証したことになるわけだ。船は更に鹿児島～鳥羽を経て東京に6月25日に到着し、この企画は成功裏のうちに終了した。[ 続く ]

## 「海を忘れた海洋民族(11)」(2024年02月27日)

遠い昔にインドネシア人はアウトリガー付きの中型船でインド洋の荒波を越え、マダガスカル島に達した。東方に向けては琉球や日本どころか、太平洋を横断してイースター島に至っている。その航海能力を基盤に置いて、海上通商が活発化するのに伴い、大きい海軍力を持つ海洋王国がヌサンタラに出現した。

ヌサンタラの巨大海洋王国はスリウィジャヤ王国(683~1030年)を嚆矢とする。義浄は書いた<sup>6</sup>。室利佛逝 Shih Li Fo Shih はその都コタラジャに要塞を備えている大国であり、たいへん強力な海軍力を有している。海上通商路の安全を確保する海軍力を強化するために、スリウィジャヤはその全支配領域に基地を設けて要員を配備した。

kekuatan pengganda と呼ばれたその軍事戦略は海上軍船隊の戦力を必要に応じて補充しバックアップする体制作りと考えられ、スリウィジャヤの海軍力が他国を圧する強大なものになる原動力のひとつをなしたようだ。

室利佛逝の中古音発音は Syit lijH bjut dzyejH だそうで、現代中国語発音の Shih Li Fo Shih よりもはるかに Sriwijaya という原音に似ているように思われる。古代の発音に従って書かれた漢字を現代中国語発音に変えてしまう世界のマスコミのあり方が、何かたいへんもったいない的外れなことをしているようにわたしには思えてしかたない。

スリウィジャヤが没落してからしばらくの間、ヌサンタラの海を制する覇権が姿を消した。12世紀ごろまでの大商港はスマトラ島北部のサムドラパサイやバルス、そしてスリウィジャヤ王国の港だったパレンバンやムアラジャンビであり、特に西方からやってくる船が入るスマトラ島北部にイスラム教の浸透が見られた。またジャワ島北岸のバンテンやグルシツも成長し、14世紀になるとマジャパヒツの王都にまで、ブランタス河を通過してやってくる商船の姿が見られるようになった。

15世紀の華人である馬歡はパレンバンに入港したときの様子をこう書いた。船は淡水の河口に入り、バンカ海峡に進んでから陸地に係留された。陸地にはたくさんの石の柱が設けられている。ひとびとは小船を使って河を遡航し、町に入った<sup>7</sup>。

---

<sup>6</sup> 義浄著の「南海寄帰内法伝」参照。スリウィジャヤはパレンバンにあったという説に鈴木駿氏は反論している。

<sup>7</sup> 瀛涯勝覧(えいがいしょうらん)。舊港，即古名三佛齊國是也。番名曰淳淋邦，屬瓜哇國所轄。東接爪哇國，西接滿刺加國界，南距大山，北臨大海。諸處船來，先至淡港，入彭家門裏，繫船於岸。岸上多磚塔。用小船入港內，則至其國

12～13世紀ごろ東南アジア海域に広がった通商網の中に大動脈が自然と形成された。その航路はこんな路線になっていた。



[インド～スマトラ航路]

[1] ベンガル湾を通過してインドの諸港と結ぶヌサンタラのさい果ての港はスマトラ島北端の Lamuri だった。そこからインド洋を南下して Barus に向かい、さらにスンダ海峡を抜けてジャワ島の Banten や Sunda Kelapa に達するルートがあり、

[2] 反対のマラカ海峡を抜けてバンテンやスダクラパに達するルートもあった。このルートは Lamuri から Kedah、そして Pane, Jambi, Palembang へと南下し、最終的にバンテンやスダクラパに到達した。

[スマトラ～中国航路]

[1] パレンバンからマラヤ半島東岸に向かう航路があり、Pahang, Trengganu を経てチャンパに向かう航路が更に中国へと延びていた。

[2] トレンガヌを去ってからチャンパ<sup>8</sup>に向かう航路の途中で方向を変え、クメール王国の都アンコー

<sup>8</sup> ベトナム中南部にあった交易で栄えた王国でこの種族はベトナムとカンボジアに住んでいる。中心地はコンポンチャム。

スリウィジャヤ王国

ルに向かうルートもあった。<sup>9</sup>

[3] トレンガヌから更にマラヤ半島を北上する航路があつて、Kelantan, Patulung を経てから Grahi に達し、クメール王国との交易が行われた。

[ジャワ～マルク航路]

[1] バンテン・スンダクラパから東方に向かう船はクディリ王国の支配下にある東ジャワの諸港に立ち寄り、

[2] そこから西カリマンタンの Tanjungpura に向かう航路と、

[3] マルクに向かう航路に分岐した。マルクに向かう船は東方に向けて、Bali、スンバ島の Bima、中部スラウエシの Banggai を経てマルクの多島海に達した。[ 続く ]

## 「海を忘れた海洋民族(12)」(2024年02月28日)

ヒンドゥ=ブッダ教を奉じるマジャパヒツ王国(1293～1478年)は最初農業国家だったが、ガジヤマダが宰相になってから大海洋王国に発展した。ヌサンタラ統一の理想を掲げたガジヤマダはパラパの誓いを表明し、ンプ ナラを海軍担当大臣に任じて王国の海上パワーを育成させた。その強力な海軍力はマジャパヒツの王国旗をヌサンタラの外にまでなびかせる結果をもたらした。

ヌサンタラはひとつになり、その外縁にあるシャム・アユタヤ・ラゴール・チャンパ・アンナン・インド・フィリピン・中国南部との結びつきがあちこちで起こった。マジャパヒツの宮廷文司ンプ プラパンチャの著作ヌガラクルタガマの中に、ジャワ人水夫の操る王国の船が中国やインドまで航海していたことが語られている。琉球に赴いた船があつたと考えるのは自然なあり方だろう。

---

<sup>9</sup> メコン河口からプノンペンを経由してトンレサップ川を遡上し現在のシェムリアップに至る約 500km。

インドネシア人がスパイス交易の主役を担ったのが14世紀だった。ジャワ島北東海岸部の港がスパイス交易の重要な拠点にのし上がって来たころ、マルクで産するスパイス類がインドネシア人の船でそこに運ばれてから、それを世界に散らばせる役割を中国・アラブ・ジャワの船が受け持った。

西洋人がやってくるまでのヌサンタラ海域の海上通商はジャワ人船乗りが活躍する舞台だったのである。マルクのスパイスをヌサンタラの諸港に運び、あるいは更にマラカにまで送り届ける通商ルートはそのころ既に出て来ており、その航路をたくさんのジャワ商船が往来していた。その時期、東南アジア域内の最大貿易港はマラカだった。クローブはマラカを富ませる重要な商品のひとつになっていた。

1511年にポルトガルに滅ぼされるまで、マラカにはジャワ人居住者の自治組織があり、カピタンジャワが集団を統率した。いかにたくさんのジャワ人がマルクのスパイスをマラカに運び込んでいたかがそこから推測できる。ヨーロッパ人は東南アジアで行われていた人種別居住地における自治制度を自分のコロニーに撮りこんで真似た。VOCは華人・インド人・アラブ人・ムラユ人などの居住者集団に対して自分のコロニーでカピタン制度を行なっている。

ハサヌディン大学歴史学者は14～15世紀に形成された通商ゾーンを次のようにまとめている。

[1] ベンガル湾通商網

南インドのコロマンデル海岸～スリランカ～ビルマ～スマトラ島西部・北部

[2] マラカ海峡通商網

マラカを中心に置いたマラヤ半島西岸とスマトラ島東岸

[3] 南シナ海通商網

マラヤ半島東岸～タイ～ベトナム南部

[4] スル海通商網

ルソン島西岸・ミンドロ・セブ・ミンダナオ～カリマンタン島北部

[5] ジャワ海通商網

ヌサトゥンガラ諸島～マルク諸島～カリマンタン島西部～ジャワ島～スマトラ島南部

この[5]はマジャパヒツの覇権の下で営まれていた。

そこにマカッサルが出て来ないのは、16世紀が商港マカッサルの発展した時代だからだ。マカッサルの発展は地理的位置が上の5通商網の中心に当たっていたことが大きい要因として作用した結果だった。[ 続く ]

## 「海を忘れた海洋民族(13)」(2024年02月29日)

スパイスを求めるインド・東南アジア・中国などの外国商船はだんだんとスラウェシからマルクにかけての港にまで足を延ばすようになり、ゴワ・タロ・ボネ・ブトン・テルナーテ・ティドーレなどの港が栄え始めた。16世紀に入ってから、ポルトガルとスペイン、そしておよそ百年遅れてオランダ・イギリスがそれらの港へやってくる外国商船のリストに加わった。

16世紀にバンテンはコショウを看板にして大商港にのし上がり、ヌサントラ内外のマルク、ソロル、マカッサル、スンバワ、グルシツ、ジュワナ、スマトラ、中国、アラブ、ヨーロッパ等から来たたくさんの商船を交易に誘い込んだ。

バンテン・アチェ・マラカなどの海洋通商国家は大きい商港を抱え、そこに入って来る船と商船が取引する物品に課税して国を豊かにした。おまけに国王や宮廷の重臣たちまでもが個人として商取引をした。農業国家では見られなかった現象だ。もちろんそれらの国家は商船隊を持ち、諸地方から物産

物資を集めて来て自国の商港に外国船の来航を誘った。商港には大きな市が立ち、また船の航海に必要な水や食料の補給体制も整えられ、水夫たちのための休息や娯楽も用意された。諸外国の船はそういう港に入るのを好んだ。

宰相ガジャマダ以来、大海洋王国として威勢を誇ったマジヤパヒツの没落は、王族の一人であるラデンパタが封じられていたドウマツをマジヤパヒツの支配下から独立させ、ドウマツは更にジャワ島北岸の商港をイスラム化して反ヒンドゥブツダ王国同盟戦線を築き、巨大王国の息の根を止める結末に至った。通商の扉をひとつまたひとつと閉ざされていったマジヤパヒツの国力は枯れていくのにまかされたのである。

マジヤパヒツが倒れるとドウマツ王国が歴史の主役の座にすわった。ドウマツの海軍力について論じている文献があまりないとはいえ、ポルトガルがマラカを占領した直後、ドウマツはマラカに向けて100隻の軍船に一万人の兵士を載せて派兵している。

軍勢を率いた第二代スルタンのパティ ウヌスはその功にちなんで Pangeran Sabrang Lor の通称を得た。ジャワ語の sabrang lor はインドネシア語で seberang utara を意味している。スブランとは海や川の向こうの土地を指す言葉であり、つまり対岸ということになる。独立前の時代、ジャワに住むひとびとはカリマンタン島やスマトラ島あるいはシンガポールやマラヤ半島をタナサブランと呼んでいた。マラカに遠征したパティ ウヌスは北にあるタナサブランを攻めたのである。

1498年にヴァスコ・ダ・ガマがインドに到達してから、たくさんのポルトガル船が更に東方への航海を試みた。ポルトガル人にとっては目隠しされているようなはじめての航路だったかもしれないが、それは実は何百年も前からインド人・アラブ人・中国人の船が通過していた動脈路だったのである。もちろんポルトガル人はアジア人の水先案内人を雇って新航路発見を行なったわけだ。ヨーロッパ人の新世界発見の中身が何であったかということを示す縮図がそれかもしれない。ヨーロッパ船の来航初期には、ヌサンタラ海域を航行するかれらの船にジャワ人やムラユ人の水先案内人が乗っているのが普通

のことだったのである。

16～17世紀には南スラウェシのゴワやタロの王国がスパイスを積んだ船をあちこちの港に向かわせた。そしてフィリピンやマカオから果てはオランダにまで商館と倉庫を持ったという話をハサヌディン大学歴史学者が述べている。

テルナーテスルタン国も昔から強力な海軍を持ち、マルク地方からパプア島に至る地域内で優勢な立場を占めてきた。太平洋を頻繁に航海したイギリス人船乗りたちのテルナーテの海軍力の強さを高く評価する言葉がいくつか残されている。

17世紀にマカッサルは域内でもっともすぐれた大規模な商港に成長した。19世紀まで外国人商人に在留許可を与えていたのはマカッサルだけであり、イギリス・デンマーク・ポルトガル・スペインの商人たちは港の周辺に商館を建てて商業活動を盛んに行っていた。商人たちは自分の商館に住み、商品を置いて倉庫にし、商取引をそこで行い、本国を代表するエージェントとしての機能も果たした。[ 続く ]

## 「海を忘れた海洋民族(14)」(2024年03月01日)

16～17世紀にスンバワ島のビマは商港として栄えた。香木の白檀や馬が主要商品として取引され、蘇芳の木も赤色染料として人気を集めた。蘇芳は食用や衣料品用の染料としてヨーロッパ・中国・日本などに送られている。

今でこそビマ港は小規模な港でしかないありさまだが、19世紀まで東部インドネシアの要港のひとつとして高い名声を誇っていた。1832～1847年の間に186隻の大型商船と726隻の帆船が入港している。1840年にビマ港から積み出された商品の中に米100コヤン、綿100ピクル、ツバメの巣100カティ、ロウ19バクル、蘇芳2,100ピクルがあった。ビマスルタン国も海上通商の保安と円滑を図るために強力な海軍を育成した。



コヤン koyang とはおよそ2トン、ピクル pikul は62.5キロ、カティ kati500グラム。バクル bakul はざるを意味しており、重量単位ではないと思われる。

17世紀になってヌサンタラの海にオランダ人がやってくると、ポルトガル人の時よりも激しいコロニアリズムが展開されるようになった。それ以前には王宮と王宮の外の商人が一体となって王国の富を増やしていたものが、王宮が白人に操作されるようになったことで当時のブルジョアジーである商人たちの動きが束縛される状態に陥った。商人層と一般に呼ばれているが、かれらは資本家であり、船を持ち、商港のビジネスを統御し、商品を海外に運んで通商を行なう経済活動の先導者だったのだ。

その多角的経済機能がVOCに奪われていった。VOCは王宮を操作する態勢を作り上げると、王宮に地元ブルジョアジーの抑圧を行わせた。そのようにしてヌサンタラのひとつとは海での諸活動の中心部から排除され、辺縁部の弱者になって動くことしかできない状況に追い込まれていったのである。

活発な活動を呈していた各地の造船センターも、1684年のバンテンを最期にして火が消えたようなありさまになった。その年、バンテンがVOCに屈服したのだ。

華人がリードしたと見られているラスム・ジュワナ・ジュパラ・ドウマツ・スマランなどに興ったジャワ島の造船産業はドウマツが1521年に行ったマラカ進攻の大船隊を支える大黒柱の役割を果たしていたというのに、内陸部に封じ込められたマタラムスルタン国が海外への道を狭められたために火が消えたような状態になってしまった。1677年のバタヴィア城日誌にはこんな記述が見られる。

「ジャワ島東部のマタラムのひとつとは今や海のことに関する詳しい知識を持っておらず、大型船も所有しておらず、それどころか海を重要なものとも考えていない。」

その状況は今日のインドネシアにまで持ち越されており、2010年ごろでさえ輸出入貨物の95%が外国の貨物船で運ばれ、国内貨物輸送の半分以上が外国資本海運会社のイ\_\_ア船籍船で輸送されている。政府に登録されている7千隻の漁船の8割も、外国船主が持ち込んでイ\_\_ア船籍に切り替えたものだ。そんな漁船の多くは違法漁業を行ない、漁獲を洋上で外国漁船に移し替えるようなことを

平然と行っていると噂されている。

ヌサンタラの各地にできた王国の没落はしばしば王位継承という内部コンフリクトが原因になった。南海に進出して来た西洋勢力はその傾向を巧みに操って地域支配を拡大していった。海岸部の良港が相次いで西洋人の支配下に落ち、西洋人の操り人形にされた地元の王国は海岸部と港を奪われて通商船隊と軍船隊をもぎとられ、内陸部を支配して農業国家になる道への歩みを強いられた。[ 続く ]

## 「海を忘れた海洋民族(15)」(2024年03月04日)

経済センターとして繁栄をもたらしていたジャワ島北岸の商港はマタラムスルタン家の内紛の中で徐々に王家の手から離れていった。マタラムスルタン国がVOCとはじめて結んだ1646年の協定の中に、次のような条項があった。

- ・マタラムが行なうすべての戦争にVOCは支援を与える
- ・マタラムの船およびマタラムの水夫はマルクへ赴かない
- ・マタラムの船およびマタラムの水夫が行く最遠の土地はマラカである
- ・メッカ巡礼者の交通はマタラムの要請に基づいてVOCが行なう

手に負えなくなったトゥルノジョヨの反乱を鎮圧するためにVOCの支援を求めたマタラムのアマンクラッ1世は1677年にこんな協定をVOCと結んだ。

- ・マタラム領になっていたプリアガン地方をVOCに割譲する
- ・米と砂糖の専売取引権をVOCに与える

アマンクラッ3世の時代にパゲラン プグルとの間で王位をめぐる争いが起こり、VOCに支援を求め

たパゲラン プグルがウントウン・スロパティと組んだアマンクラツ3世を降して1704年に王位に就き、パクブウォノ1世を称した。新スルタンはその褒賞としてVOCに対し、

- ・バタヴィアとプリアガンの領有権確認
- ・チルボンとスマランならびにマドウラ島東半分をVOCに割譲
- ・VOCはジャワ島内のどこにでも要塞を建設することができる
- ・ジャワ人の航海範囲はロンボッ・カリマンタン・ランブンまで

という協定を結んだ。

ジャワ人が太古の昔から培っていた海洋とのつながりはほんのわずかな隙間だけを残して断絶した。大海を渡洋していた雄姿がジャワ海という池で遊ぶ幼児にされてしまったようなものだ。ジャワ人と海との結びつきをわれわれがあまり密接なものとして感じられないのは、海とのつながりを絶たれた被征服者としての歴史が作り出したものだったのである。ジャワ人自身もほとんどの人間が海を異物視し、海を恐れる、大陸型心情の人間に変わってしまった。

1740年にバタヴィアで起こった華人街騒乱がジャワ島内に波及して華人ジャワ人連合の反VOC戦争が1743年にジャワ島北海岸部で進展した。それを鎮圧したVOCはジャワ島北海岸部での支配を力を背景にして強めて行った。喧嘩に強い者は弱い者と協定を結ぶ必要などないということだろう。自分のしたい放題をしていればよいという弱肉強食原理がきつとそれなのだ。

19世紀に入ると、イギリスのジャワ島進攻とイギリス統治時代を経たあげく、イギリスがジャワ島をオランダに返還するというマタラムにとって予想外の事態に推移して、マタラムはヨグヤカルタとスラカルタという内陸部の一画に完封されてしまった。

かれらの祖先であるマジヤパヒツが建設したマルクからマラカ海峡までを包む一大海洋王国の交通の要をなしたジャワ島海岸部の諸港のすべてが、その子孫の手から失われてしまったのである。[ 続く ]

## 「海を忘れた海洋民族(16)」(2024年03月05日)

大洋と遠洋航海を奪われたのはジャワ人だけでない。スラウェシ島もヌサンタラきっての船乗りを生み出す海洋文化の土地だった。ヨーロッパ人がアジアにやってくるまで、ブギス人は船に乗ってどこへでも行った。シンガポールの街中に Bugis という地名があることはたいていのひとが知っている。かつてそこにブギス人の部落があったのだ。本国でブギス人は南スラウェシにさまざまな小王国を作って割拠していた。

16世紀初期にマカッサル人の王国であるゴワが内陸部から海岸部のソンバオプに進出して力を強めた。農業立国だったゴワが海洋国家に変身したのである。域内派遣を手に入れる過程でブギス諸王国との融合や戦争が起こり、今では人種的にブギス=マカッサルとひとくくりにされて呼ばれる状態になっている。そして、そのソンバオプこそが現在のマカッサルの前身なのだ。

マカッサルはスパイス交易の要港にのし上がり、イギリス・デンマーク・ポルトガル・スペイン・オランダ・グジャラートなどが商館を開いた。その当時マカッサルはヌサンタラ東部地方で最大の商港の名前をほしいままにしたのである。今現在ですら、インドネシア東部地方で最大の都市がマカッサルなのだ。

言うまでもなく、この王国の船も商品を積んで遠洋航海を行なったし、商港で売るための商品を仕入れに行くこともした。マカッサル船団がオーストラリア北部のカーペンタリア湾沿岸部に赴いてナマコ漁を行ない、地元民のアボリジニと文化交換までしていたのもその時期であり、この話は拙著「マカッサル船団はマレゲを目指す」で紹介した。興味のある方は[下をご参照ください](#)。

その隆盛と繁栄がVOCの独占欲を誘った。第14代ゴワ国王スルタン アラウディン(在位1593-1639)のときVOCとの間で通商上の衝突が起こり、ゴワ王国とオランダ人の間に対立関係が生じた。オランダ人は海上における航海の権利を独占しようとし、スルタンは「海は公器だ」と主張して対立したのだ。そのときスルタンは、「神は土地を人間に分け与えたもうた。しかし海はすべての人間のためのものだ。」と海についての基本原理を主張したと言われている。

1653年に王位に就いた第16代国王スルタン ハサヌディン のとき、VOCが南スラウェシの小王国を軍事力を背景にして支配下に収める動きを活発化させたことから、地元政治体制の中で盟主の立場にあったゴワ王国も忍耐の緒を切らして軍事行動を開始した。それが1666年に起こったマカッサル戦争だ。

しかしこの戦争でゴワ王国は劣勢に陥り、スルタン ハサヌディンはVOCのいくつかの要求を呑んで戦争を終わらせた。1667年に Bungaya で締結されたブガヤ協定でVOCはゴワ王国の船の航海範囲を近海に限定させた。バリ・ジャワ島海岸・ジャンビ・パレンバン・ジョホール・ボルネオ・ビマ・ソロル・ティモールから先への航海は禁止。スル海域ではサバ～ミンダナオ島を結ぶ線を越えてはならない。

それに加えて他の種々の条項があまりにもゴワ王国の立場を傷つけるものであったことにスルタンは耐えられず、かれは再び戦争の号令を1669年に発した。VOCのスラウェシ島派遣軍は一時その勢いに押されたものの、バタヴィアからの増援を得てソンバオプ要塞を陥落させたVOCはスルタン ハサヌディンにその軍事力を見せつけた。スルタンは1670年に病死した。[ 続く ]

## 「海を忘れた海洋民族(17)」(2024年03月06日)

種々の歴史資料、中でも中国の史書を調べれば、13世紀の東南アジアにおける通商センターはスリウィジャヤ王国の覇権下にあったマラカ海峡がトップに浮かび上がって来る。マラカ海峡にある諸港では、規模の大小にかかわらずさまざまな商品の取引が行われた。材木・スパイス・真珠・香水・象牙・羊毛・綿布・・・、そして生活基幹物資である農産物。それらを買いに来た外国の商人たちは黄金・銀・陶磁器・絹布などを持ち込んできて交易した。

16世紀初頭にヨーロッパ人の先頭を切って、1509年にポルトガル人が東南アジアの貿易センターになっているマラカにやってきた。ポルトガル人は政治力軍事力を使って通商航路と通商場所である商港を自分の支配下に置き、通商行為を独占しようとする動きをインドで示したから、それを既に体験

したインドやアラブの商人たちはマラカのスルタンに、やってきたポルトガル人がインドで何をしたか、ここで何をやるだろうかについて真剣に忠告した。

おっかなびっくりになったスルタンが初来航したロペス・ドゥ・セケイラの率いる4隻のポルトガル船隊に夜襲をかけることを命じたとき、情報がポルトガル人に洩れたために船隊は港を砲撃してからインドに向けて逃走した。陸上に残っていた一部のポルトガル人だけがマラカ当局に捕らえられた。

ゴア駐在の、ポルトガル王国のアジアにおける副王アフォンス・ドゥ・アルブケルケは準備を整えると1511年に15隻の大船隊でマラカが行った無法行為に対する決着をつけるためにマラカに入港した。アルブケルケは囚人の釈放とポルトガル側が蒙った損害の賠償を要求し、マラカ側はそれに応じた。するとアルブケルケはそれに続けて通商協定の締結を申し入れた。だが一方的な条件を出すポルトガル人との交渉に嫌気がさしたマラカ側はポルトガル人との交渉会談を打ち切った。

ポルトガル人は船に戻った。そして港に向けて艦砲射撃を開始したのである。翌日には戦闘部隊が上陸して要所を制圧したあと、アルブケルケはまた上陸してスルタンに要求した。マラカはポルトガル王に服従し、ポルトガルの属国になることを認めよ。それ以外の妥協は一切ありえない。マラカのスルタンは最後の最後まで「ヤー」を言わなかった。アルブケルケは全戦闘部隊に命じた。マラカを総攻撃して奪取せよ！

アジアの諸民族にとって通商を軍事力で独占するというコンセプトはこれまで体験したことのないものだった。通商路を各地で支えていた種々のアジア人にとって、暴力で自分の欲望を満たそうとする人間は恥ずべき劣悪な非文明的存在だったのだ。暴力を使うのは包括的な覇権の争奪のためであり、ここでの通商というものの位置付けはワンオブゼムでしかない。

ポルトガル人はアジアの物産の西方に向かう流れをアラブ経由から喜望峰ルートに移し替えようと目論んだものの、そのアイデアは実現しなかった。ポルトガル船はもちろんそれを行なったが、暴力的な支配をかけてきた者の言いなりになるインド人もアラブ人もジャワ人もいなかったということだろう。

ともあれ、ポルトガル人の努力は他のヨーロッパ人にアジア貿易への道を開き、またかれらのアジア

における試行錯誤が後発ヨーロッパ勢に先例を学ばせる結果をもたらした。次の世紀に先駆者がVO  
Cによって追い落とされる結末へと進んでいったのは皮肉と言うほかあるまい。

ポルトガル人の試行錯誤を教訓にしたオランダ人やイギリス人は、先行者よりも高いレベルでアジア  
貿易の推進に臨み、数百年という期間をかけてはるかに完璧で完成度の高い手法を練り上げ、アジア  
支配を達成して君臨したのである。[ 続く ]

## 「海を忘れた海洋民族(18)」(2024年03月07日)

ポルトガル人がアジアにやってきたとき、東洋と西洋の二種類の資本主義が激しくぶつかり合うこと  
になった。西洋の資本主義は個人を富ませることを観念の基盤に置いているが、東洋の資本主義はモ  
ラル型資本主義、つまり集団を富ませることが優先されていたとファン・ルールは説いている。

ファン・ルールによれば、元々インドネシアにあった通商スタイルはたいへん自由なもので、取引者  
が相互に合意すればどんな取引でも成立したし、権力機構からの独占・制限・干渉などを一切受けな  
い形態で行われていた。投資やクレジット供与なども商人が自由に決裁できた。取引が概して小規模  
だったのは、商人たちが物品のクオリティや売買者同士の間を生じる社会的人間関係を重視したため  
だった。

アジア人の通商スタイルの中で貨幣をコモディティと見なす概念は一般的にならず、商品の価値を  
計る方法は他の商品との重さの比較によってなされた。たとえば1603年に2トンの米はナツメグ400  
～500バハルと等価だった。1バハルとはおよそ272キロの重量だ。米・綿製衣服・陶磁器や他の割  
れ物などの取引において、ナツメグが貨幣の機能を果たしていたとすることができるだろう。

そんなころ、ヌサンタラ域内で行われている通商活動が生産者・流通者・小売者・消費者の間で互い

に依存し合う関係を作り出していた。互いに相手に依存し、同時に相手をサポートしていたのである。そのポイントにおいて、通商に従事する商人たちがヌサンタラの各地に住むさまざまなひとびとを結び合わせることに最大の貢献をしたとすることができるように思われる。通商活動には商品の輸送、商品の検数検量、受け渡し、債権債務管理などのプロセスが必ずついて回るのだから。

マルク地方では、14世紀ごろからアラブ商人が強い影響力を振るっていたにもかかわらず、インド型コスモロジー文化の中にどっぷりと浸っているジャワ商人との関係を地元民はしっかりとつなぎとめていた。

一例を挙げるなら、乾燥気候で石だらけのバンダ島で、大勢のジャワ人奴隷がクローブ農園の労働力になっていた。15世紀にはジャワ島からの米の輸入がバンダ島の死命を制するほどの重要事項になり、1620年には年間およそ3万トンの米がバンダ島に届かなければならない状況になっていた。バンダ島のその需要を実現させるのが375隻ものジャワ商船だったのである。

一方、マルクに産するスパイス類の取引に従事するジャワ人は1千5百人くらいいたという報告もある。スパイス交易の場合、コショウ・シナモン・ナツメグ・クローブ・樟脳などを大型商港に運び、外国船がその港にもたらした綿製衣服・陶磁器・火薬・鉄・香水・黄金などとバーターして故郷に持ち帰った。それを行なったのは決して大商人だけではない。中規模小規模の商人が、あるいは船乗りが一攫千金を夢見て船を走らせたのである。

船乗りになって船を駆り、港に着いたら商売を行なうという多角性はかれらにとって成功への階段を踏みしめることだったのだ。成功すれば自分の船を持ち、後進の船乗りを育成しながら自分の地位を高めていくことがそのような方法でできた時代が昔にあった。

西洋人がコロニアリズム原理を踏まえてアジア侵略を行なってから、それまで栄えていたアジア型の諸コンセプトは抑圧され、破壊され、捨てられ、かえりみられなくなった。少なくとも西洋型資本主義の到来前のヌサンタラには、労働力・土地・貨幣の商品化というコンセプトがまだ生育していなかった。そりゃそうだろう。集団を富ませる原理を持つ社会で、金が金を生む仕組みはあってならないものだった



はずだから。

西洋文明だけが現代世界の文明であると考えようになった今のわれわれは、アジアへの西洋型資本主義の浸透を文明化的一幕だと評価しているのではないだろうか。オランダ東インド政庁によってヌサンタラに移植された西洋型資本主義は三百年以上もの間繁茂し続け、アジア型資本主義を闇の中に葬り去った。それがプリブミによる海上通商活動の滅亡と背中合わせになっていたことは、その両者が切り離しようのない密接な関係にあったことを示しているように感じられる。[ 続く ]

## 「海を忘れた海洋民族(終)」(2024年03月08日)

ライター： 文筆・研究フリーランサー、パティ在住、ムナウィル・アジズ

ソース： 2010年7月31日付けコンパス紙 “Adab Pesisir dalam Kuasa Pedalaman”

知識層と権力者の関係は歴史の中でしばしば苦い様相を示している。インドネシア知識層の将来は過去においてそうであったように、権力者のくびきから脱することができないだろう。権力の拝跪者になった知識層の話はグラムシが呼んだオーガニックインテレクチュアルをしのいでいる。権力とイメージの誘惑の手中に握られたセレブリティ知識層グループの中で修道者的知識層はたいていいつも辺縁部に押しやられているのが普通だ。

そのようなインドネシア知識層の地勢図の中に形成された精神はわれわれに、コロニアリズムと内陸王国覇権の歴史遺産が現代インドネシアの底辺に深々と突き刺さっている事実を教えている。

ある研究の中でユディ・ラティフ(2005)は、知識層の創造的産物とその思考の枠組みがどうだったかという様相を明らかにするためにインドネシア知識層の歴史を探った。そしてコロニアリズム・権力・知識層の癒着が20世紀の思想産物の基盤をなしていることをかれは見出したのである。

言い換えるなら、インドネシア知識層の心が依然としてインランダー精神にいかに強く握りしめられているかということを示している。コロニアル文化は、権力者のあらゆる命令に服従し自己を委ねる知識層の資質を形成することに成功したのだ。権力宇宙は黄金色に光り輝き、互いに争奪し合う宝物の姿を示すものになった。たとえばヨーロッパコロニアリズム前の、本源的な力強さ、自立性、知能性に満たされていたマジャパヒツ王国時代と比較するなら、われわれのエリート層の精神はその逆流になっている。権力が内陸部に移動したとき、マジャパヒツの偉大さはすべて色褪せ、それどころか消失してしまった。

### < 内陸型権力 >

内陸型権力構造の歴史の始まりを示す道標は、ジャワの覇権をジョコ・ティンキルがその手に握ったときだった。その足跡を引き継いで興隆したマタラム王国の諸原理の中には今日にいたるまで、いくつかの特定分野における評価基準となって生き残っているものがある。今日のインドネシア政治状況を分析するのに、たくさんの評論家がマタラム時代を参照項目として使っている。

ジョコ・ティンキルの覇権確立(つまりはマタラムの覇権)はジャワ島海岸部の文明と覇権の衰退を意味していた。ヌサンタラの古代王国が築き上げた文明パワーはガジャマダのマジャパヒツに黄金の冠を授け、そしてマジャパヒツを後継したドゥマツの栄光を最期にして衰退の道を歩み始めたのだ。インドネシア人が持ったパワーの大黒柱を支えていた海洋文明の末路がそれだった。

ドゥマツの権勢が衰えると、ジョコ・ティンキルはパジャン王国を力づくで興した。王都は内陸部へ、山地部へ移された。海洋文明から内陸文明への逆流だ。それは知識層の生活と一般諸文化に当然の帰結をもたらした。

ナンシー K フロリダ(2003)はジョコ・ティンキルによるパジャン王国の建国を、内陸部に安定した権力構造を作り上げた偉業として高評価している。ガジャマダによるマジャパヒツの興隆は海岸部の文明が持った、ヌサンタラを統一しようとする熱意に取りつかれた闘士=船乗り精神の発露だったのである。

### < ヌサンタラのイメージは海岸部 >

マジャパヒツの覇権下に統一されたヌサンタラという領域空間は海洋のイメージと海岸部の精神に

彩られている。フランス人歴史家デニス・ロンバールが述べているように、ジャワドゥイパはさまざまな流れ・パワー・文化の交差を結び合わせる重要地点だった。そこはあらゆる形態の文化・経済・政治・宗教の表現と産物にとって交差・混合・雑種化が起こる空間になった。

その時代のジャワはヌサンタラの諸民族の文明と文化におけるセンターとしてまた指標として存在することができた。ヌサンタラのイメージの中で、ジャワと他の島々は一体となった。ジャワの長期に及ぶヒロイックな文明の足跡こそがインドネシア人の存在とリアリティに関するひとつの鍵をなしている。

ロンバールはジャワ島の地理に関して、海岸部を重要な部分に位置付けている。歴史学・社会学・人類学などの面からの研究にもとづいたかれの分析は、海岸文明精神がインドネシア人に創造的な闘士であると共に開明的で友愛性や進歩に対する受容性の豊かな資質をもたらしたことを示している。

一方、内陸型権力文化は封建的プリヤイ姿勢・自己閉鎖性・権力喪失への不安などの性質をもたらす傾向を持っていた。権力は争奪し合う対象になり、知識人や闘士の精神を弱める資質を育てるのだ。グナワン・モハマツ(2003)はこのように明言した。ジャワの支配者は takhta(王座)にばかり心を走らせ、tata(秩序)の形成を忘れる傾向がある。

その takhta 文明がいま海岸文明を抑えつけている。内陸型権力文化が権力の誘惑とセレブリティライフスタイルに忙殺されているインドネシア人知識層の重要な遺産になっているのだ。

そこに、昨今頻発している大問題から脱け出すためにわれわれが見出すことのできる最善の道が横たわっているかもしれない。栄光に照らされた未来への道。真のわれわれ自身に回帰する道が。

[ 完 ]