

【エッセイ】

知識探訪——多民族社会マレーシアの横顔を読む

マレーシアは、世界のさまざまなものを内に取り入れ、新しいアイデアを常に世界に向けて発信している社会です。

植民地化やそれ以前の経験から民族混成社会として形成されたマレーシアは、世界遺産として認められるほどの民族的多彩さを持つとともに、イスラム経済の分野で世界を先導しようとする積極性も備えています。国内では、ブミプトラ政策によって安定と成長をはかる一方で、教育を通じて人材育成の努力を重ねてきました。多数派であるマレー人はイスラム教を日々の暮らしの参照点としていますが、主要三民族のほかに多彩な民族世界があり、また、近隣諸国出身の外国人も成長と多様化をもたらす存在としてマレーシア社会に欠かせない存在です。このように多種多様な人々が集まるマレーシアでは、いろいろなメディアを利用して意見の調整がはかられてきました。

「知識探訪——多民族社会マレーシアの横顔を読む」では、マレーシアの日常生活で見られるものごとを切り口に、多民族社会マレーシアの横顔を紹介します。

■歴史と社会——混成社会のかたちと成り立ち

マレー半島の近代と錫 (東條哲郎)

■イスラム経済——イスラムで世界の先導をめざすマレーシア

季節変動要因としてのイスラム (福島康博)

■日系企業——「日本に学べ」に学べ

日本企業 R&D 部門の海外進出はなぜ失敗するのか? (岡本義輝)

海外進出とカントリーリスク (三木敏夫)

■イスラムと宗教——日々の暮らしを支える参照点

「イスラム化」の飽和と今後の展開 (塩崎悠輝)

マレーシアにおける上座仏教と上座仏教徒 (黄蘊)

■民族——「三民族」では語りきれない多彩な民族世界

「伝統文化」は誰のものか～レガッタ・レパとバジャウ人 (長津一史)

■近隣諸国——近しき仲にも垣を結え

タイ国プーケットの海峡植民地文化 (片岡樹)

近くて遠きは・・・ インドネシア研究者が見たマレーシア語 (加納啓良)

■日本との関係

変わりゆくボルネオ、戦争の記憶 (井上真)

マレーシア海上法令執行庁を支援する“海猿” (佐藤考一)

東北のムスリムとマレーシア人 (見市建)

このコラムは、JAMS の協力による『The Daily NNA マレーシア版』の月刊コラム「知識探訪—多民族社会の横顔を読む」(2012年3月～2013年1月掲載分)を再掲したものです。再掲にあたり表現を一部変更し、写真や図表は割愛しました。執筆者の所属先は原稿発表時のものです(原稿発表日は本文の末尾参照)。過去の記事は JAMS ウェブサイトで閲覧できます。

マレー半島の近代と錫

東條哲郎

マレー半島を代表する産品として中学・高校の教科書にも出てくる錫ですが、マレー半島の錫生産は近代世界の消費社会の発展の産物でした。

近代、錫はブリキの原料として需要が増加しました。ブリキは鉄板に錫メッキを施したもので、錆びないという特性を持っており、缶詰や食器、おもちゃなどとして利用されてきました。食料を長期保存できるブリキ缶が広く知られるようになったのはアメリカ合衆国の南北戦争でした。南北戦争後、ブリキおよびブリキの缶詰はアメリカ社会に広まりました。その理由の一つは西部開拓です。未開の荒野を旅する開墾者たちにとり、保存食は不可欠であり、密閉により内容物の変質しないブリキ缶は、食料のみならず化粧品など生活のあらゆる場で使用されるようになりました。また、ブリキで作られた食器も開拓者に広く利用されていました。開拓時代のアメリカについて書いた「大草原の小さな家」、「トム・ソーヤの冒険」など多くの小説でも、ブリキの缶詰や食器は当時の生活を引き立てる重要な役割を果たしています。

19世紀、ブリキの生産はイギリスが行って世界各地に輸出していました。イギリスがいち早く産業革命を成功させて高い工業技術を有していたことに加え、イギリス・コーンウォール地方に世界有数の錫鉱脈が存在していたためです。しかし、急速な錫需要の増大にコーンウォール地方からの錫供給が間に合わなくなり、新たな産地としてマレー半島が着目されました。

日本語の「鉱山」のイメージは、佐渡金山や石見銀山などに代表されるように山の中を掘り進んでいくというものですが、マレー半島の錫採掘は露天掘りで行われていました。錫鉱脈はマレー半島のペラやスランゴールに集中していましたが、錫鉱床の経営や労働者として、19世紀後半以降中国

南部から多くの華人が移住しました。

マレー半島の錫鉱床が半島西海岸に集中していたことは、その後のマレーシアの経済発展にも大きな影響を与えました。クアラルンプールやイポーなど現在のマレーシアを代表する都市の多くは、錫採掘を中心とする鉱業都市が基礎となっています。マレー半島には、錫輸出やマレー半島各地に移住する移民や、彼らの消費する食料や衣料、その他の品々の受け入れ口としてクラン港やポート・ディクソンなどの港が発達しました。そしてマレー半島各地の港と世界を結ぶ拠点としてシンガポールやペナンが国際港として発展しました。

これらの鉱業都市と港を結ぶ形で鉄道・道路・電信網が整備され、20世紀に入りゴム生産が活発化すると、これらの鉄道・道路網を生かしてゴム農園が形成され、労働者としてインド亜大陸やジャワからの移民が増加しました。現在のマレーシアの人口構成でマレー半島西部のスランゴールやペラに華人やインド人が多いのは、当時移民してきた人々がその後もこの地域に住み続けたからです。また、都市の発展や港湾・輸送、電信など各種インフラ整備は、マレーシアが独立後、工業化を進めていく上でも重要な要因となりました。

マレー半島における錫生産は1980年代後半の錫価格下落により採算がとれなくなり、ほぼ全て中止されました。その後も小規模な採掘は続いているようですが、現在ではマレーシアを代表するおみやげとして知られるピューターの製造に必要な錫も輸入に頼る状況となっています。[2013.1.29]
※なお、本原稿の内容は筆者の所属組織の見解を代表するものではなく、個人的な見解に基づくものです。

(とうじょう・てつお
在マレーシア日本国大使館専門調査員)

季節変動要因としてのイスラム

福島康博

マレーシア自動車協会 (MAA) は毎月、国内の新車の生産台数と販売台数および市場動向分析を公表しているが、これを読むとマレーシア経済がイスラムの影響を受けていることがわかる。2011年のデータによると、8月の販売台数は5万8382台だったが、東日本大震災で「日本からの部品供給がストップするのではないか」との懸念が起きた3月(6万3265台)について、同年2位だった。8月の売上が好調だった理由として、MAAはハリラヤ(断食明けの祭)向けの需要を指摘している。

ハリラヤはムスリムにとってのお盆休みである、と評する日本人も多い。断食が行われるラマダン月が明けると、多くの企業が休みを設け、この間に帰省するムスリムが多いからであるが、このとき「新車で帰省して、故郷に錦を飾ろう」というムスリム消費者の意識が新車の売上げを押し上げた。MAAはみている。逆に翌9月は、ハリラヤ需要が一巡したことに加え、販売店がハリラヤで休業、営業日数が減少したため、対前月比で24%減となる4万4407台にとどまった。こちらは、イスラムが経済にマイナスの影響を与えた格好となった。

経済学では、物価や売上高などの時系列データに影響を与える変動要因がいくつか存在することが知られている。このうち1年周期で発生する変化は季節変動と呼ばれており、その原因は二つに大別される。一つは気温や天候などの自然環境に起因するもので、もう一つは宗教・文化的行事や社会制度など人の営みに起因するものである。四季の移ろいのある日本と異なり、年間を通じての季節感が薄いマレーシアでは自然現象に起因する季節変動が発生しにくい。そこで注目されるのが宗教、とりわけイスラムである。イスラムに基づく行事やムスリム消費者の生活習慣がマレーシア経済に影響を与えているのである。

ラマダン月との関連でみると、イスラムでは日没後の食事であるイフタールはナツメヤシを食べるのが良いとされていることから、この時期になると、中東から輸入されたナツメヤシが大手スーパーから道端の露天商に至るまであちこちで販売される。このように商品が直接イスラムと結びついている例もあれば、冒頭の自動車のように、商品そのものにイスラムの思想からの意味づけはないものの、ハリラヤの帰省というムスリムの行動と結びつくことによって需要が高まることがある。

この関係を意識的にマーケティングに応用した企業もある。2008年のハリラヤに放映されたファストフード店のCMがそれである。主人公の少年が、ハリラヤ用に兄のお古ではなく新しい服が欲しくなり、ペンキ塗りなどをして小遣い稼ぎに精を出す。しかし結局服は買わずに「家族みんなでハリラヤを仲良く過ごしたいから」とファストフードを買って帰る。「ムスリムの家族団欒を演出するファストフード」というイメージを前面に打ち出し、ムスリム消費者にアピールするものであった。

イスラム復興は、ムスリムがイスラムを実践することでよりムスリムらしく生きようとする動きのことである。イスラムと経済の関係においては、一方ではイスラム金融やハラール食品といった新たな商品・サービスの登場という側面があるが、他方では商品・サービスそのものは特別なものではないにせよ、ムスリム意識やイスラムの信仰実践によってその売れ行きが左右される側面もある。こうした意識に裏打ちされた日常生活に貢献するような商品・サービスのマーケティング戦略が、近年は重要なものとなっている。[2012.11.27]

(ふくしま・やすひろ)

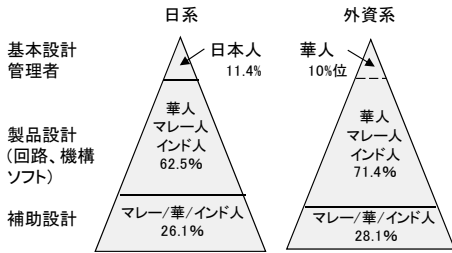
東京外国語大学・研究員)

日本企業 R&D 部門の海外進出はなぜ失敗するのか？

岡本義輝

マレーシアにおける日系 R&D の問題点

2000年代に入って、日本の電機電子産業は、ブラウン管式テレビのようなコモデーター商品の製品開発 R&D 部門をマレーシアに移管した。しかしその開発はトップ10%の日本人が基本設計とマネジメントを行っておりローカル化が進んでいない。

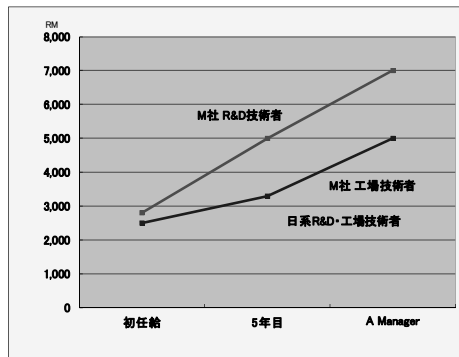


出所: 筆者作成 図1 日系・外資系R&D部門の組織概念図

まずは外資系との違いを分析する。外資系 R&D は、大学 1~2 年次の成績優秀者に 3~4 年次に年 6000 リングの奨学金を与える。その学生には 3 年の 10 週間の工場実習、4 年の企業との 3 か月の共同卒研を、R&D 部門で行わせることを義務付けている。約半年じっくりその学生を観察して採用する。技術者の約 1/3 はこのような採用である。

日系 R&D は 1~2 日の面接で採用している。

米モトローラ社 (M 社) の技術者の処遇は、初任給ではあまり差がないが、入社 5 年目の給与は、日系の 1.5 倍である。このような現状を学生は十分認識しており、優秀



出所: 筆者作成 図2 初任給・5年目給与・管理職給与

な学生は日系 R&D には来ない。当然の帰結である。その結果、外資系 R&D の日本人比率は 1%で、その日本人は部門長でない。一方、日系は日本人比率が約 10%で、肝心な業務は日本人が行っている。

表1 多国籍企業3類型とトランスナショナル企業 (理論と実態)

組織の特徴	①マルチナショナル型 (分権連邦型)	②グローバル型 (集権ハブ型)	③インターナショナル型 (調整連邦型)	④トランスナショナル企業 (トランスナショナル構造)
資源の能力と配分	分散型で国ごとに自立	中央集権型でグローバル規模	コア能力の源泉は中央に集中させ他は分散	分散・相互依存 専門性
海外事業の役割	現地の機会を利用	親会社の戦略を実行	親会社の能力を適応させ活用	統合された世界的事業規模に向けた各ユニットによる分化した貢献
知識の開発と普及	各ユニット内で知識を開発して保有	中央で知識を開発して保有	中央で知識を開発し海外のユニットに移転	共同で知識を開発し世界中で共有
事例	ネスレ、ハイガイバー、エレクトラックス	トヨタ、三菱、NEC、I.G. 大塚、現代	GE、GM、IBM、コカコーラ	欧州フォード・モーター、オーストラリア・エリクソン

出典: 古沢昌之(2008)、吾原基博(1990) p.88, Hartlett & Ghoshal, ジェイB・バーニー(2003)

↑筆者の主張。この理論が実態を十分説明できていない

◎グローバル型の知識の開発と普及は二極開発体制である

1) 第一極開発センター(本国: 日本) 中央で知識を開発して保有
2) 第二極開発センター(海外: マレーシア) 海外のユニットで知識を開発して保有

この問題に関して、3 回のアンケートを行った。(1) R&D ローカル化のメリットはあるか? : 85%があると回答。(2) 格差ある処遇をしないと優秀な技術者は集まらないと思うか? : 96.3%がはいと回答。(3) 格差ある処遇の導入状況: 12.5%が導入していると回答。つまり「総論賛成、各論実行せず」という現状が浮かび上がった。

なぜ「総論賛成各論実行せず」なのか？

(1) アンケートで次の 2 点が分かった。1 つは日本本社の海外現地法人評価が「売り上げ、利益、品質、納期」のみで、「R&D の処遇改善」などを評価しないこと。2 つ目は、現地法人の社長や R&D 部門長が改革に保守的である点である。

(2) 表 1 の「知識の開発と普及」の実態が「中央で知識を開発して普及」ではなく二極開発体制になっているにもかかわらず、日本側が統治をしている点に問題がある。マレーシア側に R&D 統治の自由度(給与の 1.5 倍など)を与えるべきである。

[2012.8.23]

(おかもと・よして

宇都宮大学・研究員)

海外進出とントリーリスク

三木敏夫

今年5月、日系企業の工場オープニングに招待されバンコクに出かけました。活気に満ち、洪水の爪痕など感じさせない程パワフルでした。タイ経済は1980年代外資を梃子に急速な工業化をとげ、マレーシアと並び東南アジア諸国連合（ASEAN）の先進国となりましたが、「中所得国の罠」に陥り、高所得国入りを目前にして足踏みをしています。マレーシア、タイを訪問するたびに感じることは、年々豊かになり、新しい時代を迎えようとしていることです。

両国は外資導入競争を展開してきました。この結果マレーシアは電子産業が集積し電子立国となり、タイには日系自動車企業8社が進出し、自動車関連産業が集積しました。同国への産業の集中と集積が改めて明確になったのが2011年10月のタイ洪水でした。この洪水で日系企業450社が被害に遭いました。ASEANの自動車販売台数は250万台に達し、2015年には300万台になると予測されています。この販売を引っ張っているのがタイに進出した日系企業です。現在タイ進出の日系企業数は1327社（2011年バンコク日本人商工会議所）、マレーシア545社（2012年マレーシア日本人商工会議所）の二倍以上です。

なぜマレーシアよりタイに日系企業が集積するようになったのでしょうか。1980年代当時、ASEAN諸国への投資を検討していた日本企業は、マレーシアが外資に門戸開放したとはいえ、イスラムとブミプトラ政策を敬遠し、マレーシアよりタイを投資先として選ぶ傾向が強かったことです。また過度にイスラムとブミプトラ政策の弊害がまことしやかに日本国内に流れ込んでいたことも大きく原因していました。

現在マレーシアではイスラム化が進んでいるとはいえ、中東とは大きく異なり、ブミプトラ政策はマレーシアの貧困を劇的に削減し、同国をASEANの先進国に引き上

げました。もともと同政策の目的はマレーシア国民の貧困の撲滅と社会の再編成にあり、憲法にマレー人の特別な地位が規定されていますが、マレー人を特別扱いし、中国人などを差別するものではありません。その狙いは取奪せずマレー人と中国人などの経済活動を保障したもので、外国資本の支配から脱却することにあります。

1980年代当時、慎重な日本企業の中には、タイのデルタ地帯の地盤の軟弱さから、マレーシアに進出先を変更する企業もありました。アユタヤ近辺の工業団地などのように、低地に造成された工業団地が大半です。工場建設コストがマレーシアより高つくことになり、PPM（百万分の一）管理が難しくなります。2006年のタイのクーデター以後、政治的混乱により、治水対策が遅々としていたことが、50年に1回の洪水の被害を大きくしたといえるでしょう。

海外進出するとき低廉で豊富な労働コストによる経済効率優先の時代は過ぎ、中国のポリティカルリスクと並び想定外の自然災害に備えた対応を考慮しておくことをタイ洪水が教えてくれました。洪水被害の損保請求額は9000億円（東日本大震災では6000億円）になると推定されています。

マレーシアではマレー人社会の分裂傾向が顕著になり、潜在的ポリティカルリスクが指摘されています。その原因はマレー人社会の所得格差にあります。同リスクより慢性的労働者不足などのコマーシャルリスクに注意を払う必要があります。

タイは洪水にも拘らず、今年上半期で同国への投資問い合わせ件数が100以上寄せられています。ASEANでは、自然災害を含めたコマーシャルリスクを考慮した「企業が投資先を選ぶ」時代に入ったといえます。

[2012.10.30]

(みき・としお 札幌学院大学)

「イスラーム化」の飽和と今後の展開

塩崎悠輝

マレーシアにおいて「イスラーム化 (Islamization)」とは、1970年代から現在に至るまで続いている社会、あるいは行政の変化として理解されることが多い。マス・メディアにおいては、非ムスリムから見た懸念材料としてもしばしば言及される。

ここでは、「イスラーム化」の現状と今後予想される展開を論じるが、そのために「イスラーム化」とは何か、を明確にしておく必要がある。「イスラーム化」とは、「イスラームの教義(=シャリーア)に従うために個人の生活や社会、国家、あるいは学術にイスラーム的価値を反映すること」と定義できるが、実際には様々な利権や政策に大きく左右される。

「イスラーム化」は社会における「イスラーム化」と行政による「イスラーム化」に大別することができる。

「社会におけるイスラーム化」は、19世紀末以降、交通手段の発達、印刷技術、中東(特にイエメン)からの移民、中東への留学といった要因で進行してきた。中東のイスラーム諸学の潮流が輸入され、教育を通してイスラーム諸学の知識が向上し、実践に結びついていった。

「行政によるイスラーム化」は、20世紀初めから「社会のイスラーム化」と密接に影響しあいながらモスクの管理、喜捨の徴収、巡礼といったイスラーム行政や教育の分野で進行してきた。

行政による「イスラーム化」の背景には政治的競合があった。つまり、1980年代以降は最大与党・統一マレー人国民組織(UMNO)が同じくマレー人の野党で「イスラーム国家」を目標とするマレーシア・イスラーム党(PAS)とイスラーム的正統性を競い、有権者の支持をつなぎとめようとしたことが最大の推進要因であった。

マハティール政権はPASの主要な基盤であるイスラーム教育を管理統制しようとし

た。その結果、PASの支持基盤は従来の私立イスラーム学校よりも都市部中間層のマレー人の比重が大きくなった。1970年代から増加した都市部中間層のマレー人に起きた「社会のイスラーム化」がPASの都市部での支持基盤拡大を可能にした。行政および社会の「イスラーム化」の結果として、UMNOとPASの政策や支持基盤の差異は縮小し、UMNOとPASが対立する理由もわかりにくくなってきた。

2008年の総選挙直後、マレー人の中でUMNOとPASの連立を画策する動きが見られた。結果的には連立は成立しなかったが、行政による「イスラーム化」が両党の争点ではなくなる中で、両党の連立が望ましいという主張は今後も現れると考えられる。

UMNOによる「イスラーム化」はこれまで1970年代以降のハラール認証やイスラーム金融といった非ムスリムの利害を極力損なわない範囲で進められてきたが、今後は連立の組み換えも視野に入れながらさらなる「イスラーム化」を進めるのか、岐路にあるといえる。[2012.6.26]

(しおざき・ゆうき 同志社大学)

マレーシアにおける上座仏教と上座仏教徒

黄 蘊

東南アジアでは、上座仏教の国といえば、真っ先に浮かび上がってくるのはタイとミャンマーあたりとなろう。実は東南アジアの大陸部と島嶼部を結ぶ通路でもあるマレー半島にも、上座仏教の種が早い時期からまかれていた。今日その種が花開いているのみならず、独自の展開の局面を迎えているのである。

もっとも、マレーシアでは大乘仏教が仏教の主流で、19世紀以来華人移民の大量到来につれ、大乘仏教がマレーシアで徐々に定着し、開花するようになった。今日に至り、信者数、影響力といった意味において、大乘仏教はマレーシア仏教界の主流であり続けている。一方、上座仏教は、中継地点というマレー半島の位置的特徴を反映しているかのように、19世紀以来ここを通過する上座仏教国の僧侶たち、彼の国々の移民によって持ち込まれてきた。同時に、マレー半島北部のクランタン州、ケダー州などのタイに近い地域では、もっと早い時期からシャム人による上座仏教信仰も存在していた。それがいわば外来系ではなく国民国家マレーシア「土着」のものと捉えられている。

このように、マレーシアの上座仏教に関しては、いくつかの伝来ルートがある。上座仏教寺院としては、タイ系、ミャンマー系、スリランカ系の三種類がある。これらの上座仏教寺院は、当初、タイ、ミャンマー、スリランカ系移民の宗教的ニーズを満たすための施設という位置づけを有していた。しかし、それは他のエスニック集団の住民の参入を阻むものではなかった。1920年代前後より上座仏教寺院への華人信者の参入が増加し、今日では英語教育、英語話者中心の華人信者はすでに信者のマジョリティとなっている。寺院の運営と儀礼の執行はミャンマー、タイ、スリランカ系僧侶によって執り行われるが、華人信者の各種

活動への参画、そのサポートも不可欠な要素となる。両者の緊密な協力関係は諸上座仏教寺院を支える決め手となっている。

1980年代以降、マレーシアの上座仏教界に新たな変化が起こるようになった。その顕著な表れとなるのは新しいタイプの上座仏教センターの出現と台頭である。タイ(シヤム)、ミャンマー、スリランカ系の上座仏教寺院は儀式中心であるのに対して、地元の人僧侶、信者の手によって作られた上座仏教センター、協会はより知識と実践を重視するという特徴をもつ。後者は現在、すでにマレーシアにおける上座仏教の重要な局面となっている。

その背景として、現地のの上座仏教系マレーシア人僧侶(基本的に華人である)または信者層の成熟化があげられる。現地人華人僧侶の数はここ20年来、増加をみせ続けている。近年、現地人僧侶、信者の中にはいわゆる「真正な」仏教実践の追求をうたい文句に、瞑想や仏教知識の研鑽に目を向ける者が多く現れている。彼らの仏教実践・「修行」に対するニーズ、要望に動かされ、瞑想中心の新規上座仏教センターが作られるようになった。

多様な宗教知識源、実践形態、または上座仏教徒の多様なエスニック構成は、マレーシアの多元的「上座仏教世界」を特徴付けるものである。そのうち、現地生まれの「修行重視」の上座仏教センターの台頭は、マレーシアにおける上座仏教のローカル化、「マレーシア化」を表すもので、独自のストーリーを展開するものなのである。
[2012.12.18]

(こう・うん 京都大学・研究員)

「伝統文化」は誰のものか～レガッタ・レパとバジャウ人

長津一史

マレーシア政府は、1999年以來、海外向けの観光宣伝に「マレーシア、真実のアジア (Malaysia Truly Asia)」をキャッチフレーズとして使っている。その宣伝映像は、豊かな自然景観とあわせて、「伝統衣装」を身につけたマレー人、華人、インド人、サバ、サラワク両州の先住民を映し出し、文化的多様性を強くアピールしている。観光のグローバル化が従来にまして拡大する過程で、マレーシアの政府観光局は自国の多民族性を観光資源として見出した。現在、同観光局は、マレー農村ホームステイや先住民のロングハウス訪問ツアーなど、民族観光 (ethnic tourism) のさらなる振興を図っている。

マレーシアのなかでも、多くの民族が居住するサバ州は、民族観光の「資源」に特に恵まれた州である。同州の観光局もまた、1990年代末ごろから民族文化を強調した祭典の組織と宣伝に力を入れてきた。そのなかには、在来の儀礼が観光行事化されたかたちの祭典もあれば、在地の文化要素を基盤に新たに創出された祭典もある。サバ州南東端のセンボルナで行われるバジャウ人の祭典「レガッタ・レパ」は、後者の成功例であり、毎年、1万人を超す観光客を国内外から集めている。私は2010年にはじめて、この祭典をじっくりとみる機会を得た。

レガッタ・レパは、4月の3日間、センボルナの郡役所を主催者として開催される。レパは、バジャウ人がかつて用いていた木造の小型帆船の名称である。船の長さは6～10メートル、触先には美しい彫刻が施される。レガッタと名づけられているが、祭典では速さではなく、レパの彫刻や帆の美しさ、そして船全体の「伝統性」の高さが競われる。

レガッタ・レパは1994年に始まり、2003年に州の公式観光行事に認定された。それは、センボルナのバジャウ人によって創出

された観光のための「伝統」行事である。歴史の浅さをあげつらうために創出という語を使っているのではもちろんない。観光を通じた文化の創出は、世界各地で見られる。その過程で人びとは、自分たちの文化を再発見してきた。レガッタ・レパもまた、バジャウ人が誇りうる自文化を再発見し、「海の民」としてのアイデンティティを再構築しようとする試みであるといえる。ただ、かつてセンボルナで数年間を過ごした研究者として、私は若干の違和感とともにこの祭典を眺めざるをえなかった。ここでは一点だけ、文化の担い手について覚えた違和感を記そう。

レパをもっとも日常的に利用していたのは、バジャウ人のサブグループ、海サマ (サマ・ディラウト) 人たちである。かれらこそが、かつてレパを住居とし、海に生きていた。しかし、レガッタ・レパを運営するのも、レパの「伝統性」を定めてそれを評価するのも「陸のバジャウ人」である。地域的なマイノリティである海サマ人は、それらの作業に関わっていない。他方、その海サマ人の多くも、いまでは生業の場を陸に移している。現在、レパは観光のためだけに作られ、使われている。パンフレットは、レガッタ・レパは海の放浪民として知られるバジャウ人がその伝統文化を伝える祭典であるとうたう。その伝統文化は、果たして誰がどのように担い、誰に伝えられていくのだろうか。[2012.4.24]

(ながつ・かずふみ 東洋大学)

タイ国プーケットの海峡植民地文化

片岡 樹

タイ国内でマレーシア的な場所というと、すぐに思い浮かべるのは南部のマレー半島東海岸だろう。しかし意外に知られていないことなのだが、西海岸のプーケットもまた、ある意味で非常にマレーシア的な場所なのである。たいていの人はプーケットの空港からそのままビーチに直行してしまうが、空港から市中心部にバスで向かえば、重厚なコロニアル様式の街並みがわれわれを迎えてくれる。プーケットは自然が豊かなだけではない。それは非常にユニークな歴史を背負った町であり、それはそのままマレーシアとの交流を反映しているのである。

ところで、独立国だったタイにコロニアル様式の建物がなぜあるのか？ それは、プーケットの町づくりに際し、かつて英領海峡植民地だったペナンから職人が呼ばれて設計したためである。市中心部の住民も、多くがペナン出身の中国系移民の子孫である。プーケットの町が本格的に開発されたのは19世紀の後半で、当時のシャム政府が、スズ鉱山開発のために海峡植民地のペナンから中国系移民の入植を奨励したのがその始まりである。19世紀後半といえば、海峡植民地を擁する英国が破竹の勢いでマレー半島を制覇しつつあった時期である。英国の勢力が北上してくる前に、海峡植民地の模造品を自前で作ってしまえ、という発想である。このあたりがいかにシャムらしい。

中国系移民の入植奨励に際しては、海峡植民地の華僑社会を牛耳っていた義興会や建徳会といった秘密結社もそのまま輸入された。だから当時のプーケットでは、秘密結社間の武力紛争のたびにペナン側の同胞から援軍が呼ばれ、ペナンで同種の紛争があるときにはプーケットから同胞がはせ参じていた。今からは想像しにくいことだが、ペナンとプーケットはひとつの歴史を共有

していたのである。当時の廟や学校の碑文にはペナン側の出資者の名があり、また子弟を教育のためにプーケットからペナンに送る習慣も比較的最近まで残っていた。

プーケットの中国系移民たちは、自分たちのことをババと呼ぶ。もちろんこれは主に旧海峡植民地で通用する、土着化中国人をさす言葉である。タイ国ではいわゆる華僑華人は総じて同化の度合いが著しいが、ババという呼称が使われるのはプーケットぐらいである。旧海峡植民地で土着化し、その後でプーケットに新天地を求めて再入植していった祖先たちの歴史を、このババという言葉は物語っている。

プーケットがペナンと別々の歴史を歩むようになってからも、そうしたババの文化は受け継がれている。それはたとえば正装としてのニョニャ服であり、海鮮をふんだんに使ったペナン伝来の福建ソバなどである。

もうひとつ、プーケットでは、マレーシアでダト公と呼ばれる神様もあちこちで祀られている。これは主に中国廟で祀るイスラム教の土地神である。マレーシアでは先住者のマレー人に配慮してそうした廟があちこちに建てられたが、その習慣がそのままプーケットに持ち込まれている。

ビーチ・リゾートだけではない「もうひとつのプーケット」を求めて旧市街を散策すると、「もうひとつのマレーシア」が見えてくるのである。[2012.5.29]

(かたおか・たつき 京都大学)

近くて遠きは・・・ インドネシア研究者が見たマレーシア語

加納啓良

マレーシアを旅したり、マレーシア語(以下 BM)の文献を読んだりしていると、インドネシア語(以下 BI)にはない言葉や言い回しに出くわして面食らうことが少なくない。そういうときにメモした BM と BI の私家版比較対照表が、この10年ぐらいの間にずいぶんたまってすでに千数百語分ぐらいに達している。(既刊の比較辞典には、例えばシンガポールで1991年に刊行された *Times Comparative Dictionary of Malay-Indonesian Synonyms* [486 p.]がある。)それを眺めていると、BM と BI の語彙の相違は、いくつかのタイプに類別されるようだ。主なタイプを挙げてみよう。

第1は、同一物を指すのに BM は英語起源、BI はオランダ語起源の語を使う場合だ。例えば、「タオル」は BM では towel がなまった tuala だが、BI では handdoek が起源の handuk が使われる。暦の3月は、BM では March が起源の Mac だが、BI では Maart が起源の Maret である。

第2は、同じものを指すのに違う単語を当てる場合だ。例えば、「旅人」は BM では pelancong だが、BI では欧米語起源の turis かサンスクリット語起源の wisatawan を用いる。「旅行代理店」は BM では agensi pelancongan だが、BI では biro perjalanan (biro は bureau に由来)、「観光バス」は BM では bas persiaran だが、BI では bus pariwisata である。「非常口」は BI では pintu darurat だが、BM では pintu kecemasan である。困ったことにインドネシアでは kecemasan は「不安、恐怖」を意味する。そんな扉から逃げ出したら命が危ないということになる。「ネクタイ」は BI では dasi だが、BM では tali leher だ。これもインドネシア人には首つりの紐のように聞こえるから始末が悪い。「一方通行路」を意味する jalan sahala は、インドネシア人には分からない。サハラ砂漠にちなんで付けられた通

りの名前と誤解した、という笑い話がある。

(BI では jalan searah と言う。)

第3は、もともと同じだった言葉の意味や用法が違ってしまった場合だ。タクシーの運転手に「Uターン」するよう頼むのに BM では Sila berpusing と言うだろうが、BI では Tolong berputar balik と言わねばならない。berpusing には「ぐるぐる回るように頭が痛い」という意味があるからだ。BM では人を「招待」するのを jemput と言うが、この語は BI では「迎えに来る」という意味で使う。今夕あなたを jemput するとマレーシア人に言われたのでインドネシア人はホテルで待ったがいっこうに迎えに来なかった、マレーシア人のほうではせっかく招いたのに来ないのでがっかりした、というのは、たぶん双方の国でよく知られた笑い話である。

なお BM では「毒」を意味する bisa を BI では「～できる」の意味で使うが、これはジャワ語の isa (イツ) が語源と言われている。ジャワ語はマレー語とは別の言語だが、ジャワからの出稼ぎ者の多いマレーシアではときにジャワ語の看板を見かける。先年イポーの町で Sido Muncul という名の薬屋を見かけたが。これは「ついに登場」の意味のジャワ語で、ジャワ生薬(jamu)を扱う店だとすぐ分かる。KLのチョウキット通りにあるインドネシア料理店の屋号 Sido Mampir も、BI ではなく「立ち寄りました」を意味するジャワ語だ。[2013.2.26]

(かのう・ひろよし 東京大学名誉教授)

変わりゆくボルネオ、戦争の記憶

井上 真

ゆったりと流れるマハカム川を遡る客船から夕日を見る機会がだいぶ少なくなってしまった……。人々が操る船外機付き小舟が行き交う川の兩岸には、集落や果樹園、そして二次林が広がっている。インドネシア共和国東カリマンタンの州都サマリダ市の港を朝発ち、上流に広がる先住民ダヤック人の居住域へ向けての川の旅は、いつも心の洗濯になる。

1990年代までは、上流域で伐採された太い丸太は筏に組まれ、船に曳かれて下流の合板工場まで運ばれていた。しかし、今では船で上流に向かう途中でその丸太の筏をあまり見かけなくなった。代わりにすれ違う回数が増えたのは石炭輸送船、それに上流で製材された木材やチップの輸送船である。客船の速度も格段に速くなった。マハカム川の中流から上流にかけて広がる西クタイ県都まで丸2日かかっていたのが、今では1日で着く。そればかりか、道路が整備されたため自動車を使えば8時間ほどで行くこともできるようになった。

先住民の集落周辺の景観を見ると、以前からの焼畑休閑林や籐園のほか、果樹園やゴム園、それにアブラヤシ農園も拡大しつつある。スハルト政権崩壊後の地方分権の熱狂と混乱が一段落し、自らの将来を自ら決めることができる可能性を得た人々は、試行錯誤の真ただ中にあるようだ。地方行政や地元企業も、バイオ燃料ブームや地球環境問題関連の動きの中で暗中模索の状況にみえる。

さて、私が1980年代後半にボルネオ中央高地（アボカヤン地域）のケニア人の村に滞在したとき、第二次世界大戦のときの話をいくつか聞いた。南のマハカム川流域から山越えしてきた日本軍が予想以上の速さで攻め入りオランダ軍をあっという間に制圧したこと、そしてケニア人に大きな穴を掘らせ、そこに家族を含むオランダ人のす

べてを殺して埋めたこと……。オランダ人が埋められた場所には戦後になってから人数分の墓標が建てられた。その墓標の残骸を私はこの目で確認した。日本語で覚えているのは「バッキャロー」だけであるという老人と会ったりもしたが、第二次大戦中の日本軍の話聞く度に胸が締め付けられる思いをした。

それから20年後の2009年、学生の海外実習の引率でマハカム川上流を訪れたとき、山越えしてアボカヤン地域に攻め入った日本軍を案内したバハウ人の老人に偶然出会った。その老人の年齢は、マハカム川上流のLP村が正式に設立されたとき彼はすでに物心がついていて、およびLP村が設立後103年経っていることから、およそ115歳と推定される。彼は、日本軍の道案内をする数年前にオランダ軍の案内もして軍備などの情報に通じていたこともあり、日本軍に雇われたという。76人の日本兵がLP村を出発したのは朝5時半。滑る急斜面では体をひもで縛って上から引き上げながら猛進し、翌日の朝8時にはオランダ軍が駐留するLN村の対岸の山中に到着したという。地図で確認したところ直線距離およそ100キロメートル。しかも険しい山道。信じられないスピードだ。オランダ軍が日本軍の出発を知ったのは夕方になってからだったらしい……。

20年前にアボカヤンで聞いた話を裏付ける証言であった。当時のケニア人、バハウ人、オランダ兵、日本兵……それぞれが置かれた厳しい状況と気持ちをとおもんぼかるとやるせない。私に出来ることは、フィールド研究を通して友好関係をより強固なものにする努力を継続することだと自分に言い聞かせている。[2012.7.31]

(いのうえ・おさむ 東京大学)

マレーシア海上法令執行庁を支援する“海猿”

佐藤考一

「日本の海上保安庁の巡視船が、南シナ海をパトロールしてくれないか」。2011年11月、ベトナムのハノイで開催された南シナ海紛争の国際ワークショップに参加していた筆者に、マレーシアの外交官が、真顔で声を掛けてきた。中国の海軍や海上保安機関の船艇が跳梁跋扈し、南シナ海沿岸の東南アジア諸国の漁業、石油探査はもとより、東アジア諸国全体の海上交通の安全にまで、さまざまな障害が出ている現状を見て、思い余っての発言だった。

「えっ!」と驚きながらも、「そこまで海保は、マレーシアの人たちに信頼されているのか」と、海上保安庁に友人の多い筆者は、内心嬉しく感じた。

クアラルンプールなどの都会に住んでいる日系企業の方には実感がわかないだろうが、実はマレーシアは、南シナ海を挟んで東西に広がる一大海洋国家である。タンカー銀座といわれるマラッカ海峡での船舶事故はもとより、海賊、ハイジャックや誘拐などのテロリストの活動、不法移民、武器・麻薬の不法取引、密漁などの犯罪は、マレーシアの周辺海域でも相当数発生してきた。

だが、マレーシアでは海上で発生する事故や犯罪への対処については、海軍、空軍、海上警察、税関、海事局、漁業局、入国管理局、環境局、海事法令執行センターなどが複雑にかかわっており、困難が多かった。例えば、刑事犯を取り締まる海上警察が、外国漁船の不法操業を見つけても漁業局ではないので取り締まれないし、海軍と海上警察では互いの分担領域がはっきり分かれていなかった。

このため、1999年に、当時のマハティール首相が、海軍が扱う国防案件以外を統合するマレーシア海上法令執行庁(MMEA)の設立を目指して、事前調査チームを発足させた。この時、マレーシア政府が目をつけたのが日本の海上保安庁である。

海上保安庁は、国内では『海猿』の映画化で一躍脚光を浴びた。船舶の事故、船火事から、捜索救難、不法移民・武器・麻薬・密漁の取り締まり、そして不審船事案など、国防案件を除き、ほとんど全ての問題に対処している。しかも、海岸線の総延長が3万5000キロメートルある日本で、海上勤務の海上保安官は6000人強しかいない。担当する海岸線は1人当たり6キロ弱、文字通りの超人集団である。

マレーシア政府はその実力を知り、海賊対策の合同訓練などへの協力と共に、自国の海岸線4700キロを守るMMEAの設立支援のための専門家派遣を依頼してきたのである。

海上保安庁はこれに応え、土屋康二氏(現海上保安庁国際業務企画官・派遣専門家としては二代目)を中心とする長期専門家を送り、関係する法律の整備や組織作りなどに、様々なアドバイスを行ってきた。2005年にMMEAが設立された後も、長期専門家の派遣は続き、既に四代目である(2009年現在、MMEAは総員で4500名)。海保の支援で、マレーシアにも立派な海上保安機関ができた。マレーシアを研究する日本人の1人として、筆者もちょっと鼻が高いのである。[2012.3.27]

(さとう・こういち 桜美林大学/
海上保安庁政策アドバイザー)

東北の穆斯林とマレーシア人

見市 建

日本の穆斯林(イスラム教徒)人口は10万人程度といわれる。在住外国人の国籍からの推計である。Muslimが多数派の国の外国人登録者数(2011年)はインドネシア、パキスタン、バングラデシュ、マレーシア、イランの順になる。無論この統計には華人やインド系マレーシア人も含まれており、仮にマレー人の割合がマレーシア国内と同じ6割程度だとすると、日本に滞在するマレーシア人のMuslimは5000人弱ということになる。

日本人のMuslimは5000人から1万人ほどともいわれ、その多くは外国人Muslimとの結婚などを契機に入信している。日本生まれの二世Muslimも徐々に増え、多様化が進んでいる。

マレーシアは全国の国立大学の理工系学部留学生を送り出しており、東京周辺や外国人研修生(労働者)が多い東海地方を除いて、おおむね各県おしならべて数十人の規模である。研修生が多数派のバングラデシュ人やインドネシア人、中古車輸出業者が多く在留年数が長いパキスタン人などは滞日の理由や分布の傾向が異なる。

バングラデシュ人やイラン人は首都圏に偏在しており、地方都市のモスクでは少数のパキスタン人と日本人Muslim、数十人のマレーシア人留学生、百人以上のインドネシア人研修生という典型的な構成が見られる。もちろん誰もがモスクに来るとは限らず、こうしたコミュニティにはかかわらないMuslimもいる。

著者が住む岩手県には200人強のMuslimがいる。マレーシア人は30人ほどであり、そのほとんどが岩手大学に通うマレー系の留学生である。大学の近くに礼拝所として使用しているアパートの管理、断食月明けのイドルフイトリおよび犠牲祭というもともと重要なMuslimの年中行事の運営はともにマレーシア人留学生が中心になる。

大学を超えた東北地方のマレーシア人留学生の集まりも盛んである。彼らは「盛岡Muslimコミュニティ」というウェブサイトも運営しており、ハラールフードの入手といった日常的な情報交換や子供向けの活動も行っており、断食月には海外や日本国内から説教師を招待することもある。インドネシア人は100人以上いるが、県南部の工業地帯に勤める研修生が多く、祭事には彼らは仙台のモスクに集まる。

出身国別の分布において岩手県に特徴的なのはウイグル自治区出身の中国国籍Muslimの留学生やその家族が数十人いることである。こちらマレーシア人同様、岩手大学への留学生が多いが、祖国で困難な状況にある彼らは日本で就職を望むケースが多いようである。

インドネシア人研修生は三陸沿岸部にも多いが、全国各地からの船に乗ってカツオやマグロ漁に出て、三陸で水揚げをするので正確な総数は分からない。最大の宮城県気仙沼には約800人のインドネシア人船員がおり、船着き場を歩けば容易に彼らの姿を見つけることができる。

東日本大震災に際しては、塩釜で大分県船籍の漁船に乗った4人のインドネシア人漁業研修生が津波の犠牲になった。震災前の気仙沼には陸の水産加工工場にも中国人やフィリピン人とともに数百人のインドネシア女性工員がいたが、工場が被災して全員が帰国した。彼女たちが三陸に帰ってくるにはまだもう少し時間がかかりそうである。[2012.9.25]

(みいち・けん 岩手県立大学)