
公開講演会「陸境のアジア、海境のアジア—『海域』研究の一試論—」

重松伸司（追手門学院大学名誉教授）

日時：2013年10月19日（土）15:00～17:00

場所：立教大学池袋キャンパス 14号館3階 D301教室

弘末：それでは、時間になりましたので、本日の立教大学「海域学」プロジェクトの講演を始めさせていただきます。本日、司会進行役をさせていただきます、立教大学文学部の弘末と申します。どうぞよろしく願いいたします。

この「海域学」プロジェクト講演は、立教大学のアジア地域研究所の主権によるものでございます。最初に当アジア地域研究所の所長で、このプロジェクトのリーダーであります、同じく立教大学文学部の上田先生のほうからご挨拶をいただきたいと思っております。

上田：今日はだんだん雲行きが怪しくなって、夕方になると雨になるというような天候なのですけれども、本当にお越しいただいてどうもありがとうございます。

このアジア地域研究所は前身のところから考えますと、50年ぐらいの歴史を持っているのですけれども、一つの特色として、1940年代に作られた「外邦図」という地図をコレクションとして持っています。それは南洋という東南アジア海域、あるいはインド洋、太平洋というようなところに広がっている地図でありまして、それを一つの出発点にして、「海域」ということをテーマにしたプロジェクトを進めようということになりました。これから、今年から3年間というプロジェクトです。

「海域」と言いますと、今、本当に南シナ海、東シナ海ということが大きな政治問題にもなっているわけですし、もう一方、歴史のほうから見ますと、「海域」というものが今まさにブームになっています。私もこの11月に「海域」に関する本も書いたのですけれども、今、いろいろの視点から海というものを取り扱っていきこうという流れが出ています。それを21世紀の新しい「海域学」という形で、この3年間をかけて研究をしていきこうという形になりました。今回は、非常に斬新な視点から重松先生にお話をいただくということになります。それでは早速紹介を進めていただければと思います。短いですが、ここでお話終えたいというふうに思います。

どうも本当に今日はありがとうございました。

弘末：上田先生、ありがとうございました。それでは、本日の重松先生の「陸境のアジア、海境のアジア—『海域』研究の一試論—」のご講演のほうに入らせていただきます。

最初に若干、重松先生について私のほうからご紹介させていただきます。先生は、名古屋大学文学部、そして追手門学院大学で教鞭をとられまして、現在は追手門学院大学の名誉教授でいらっしゃいます。と同時に、追手門学院大学の常任監事（2013年10月当時）をされていらっしゃいます。先生は、インドのタミル民のご研究をはじめ、中央公論新書から『マドラス物語』、それから2012年には大学教育出版からペナンのことについてのご本を出されております。

本日はなかなかダイナミックな題、タイトルでございますので、ご講演を楽しみにいたしております。それでは、どうぞ、先生、よろしく願いいたします。

重松：今、ご紹介いただきました重松でございます。「海域学」プロジェクトの講演の機会をいただきまして、上田、弘末両先生をはじめ、事務方の皆さん方にもお礼を申し上げます。よろしく願いいたします。

本日の内容は、詳細な実証研究や事例研究の報告ではなくて、海域学研究とは何かという疑問を、皆さん方にお聞きいただいておりますという意図です。かなり雑ばくな内容になるだろうと思っておりますが、その点はお許してください。

先週、京都大学のユーラシア文化研究センターで、議論を含めて4時間ぐらい、「万里の長城はなぜインドになかったか」というテーマでお話をしました。本日は内陸からもう少し「海域」にシフトしてお話をいたします。

＜陸境と海境＞

講演のテーマにあげている「陸境」、「海境」とは何なのか、まず初めに、「陸境」と「海境」という用語や概念について、簡単にご説明したいと思います。

「陸境」とは、文字通り陸地の境界域であります。英語で言うと、land frontier とでも言いましょうか。もっともこういう用語はまだ国際的にも認知されておりませんし、日本の学会でもまだ使われているとは思いません。私自身が作り出した用語だとお考えください。これには自然・生態的なものと人工的なものとが考えられます。

第1の自然・生態的な land frontier としましては、**図1**のように、例えばヒマラヤ山脈や崑崙山脈、デカン高原、雲南の一部やインドの南西部に見られます地帯などアジア各地の大小さまざまな地形があります。

次に、長江、黄河、インダス、ガンジスなどの大河川、カスピ海など大小の湖沼。シベリアに広がっている氷原。それから、さらにはゴビの砂漠や雲南からインドのベンガル地域に広がる森林帯など、自然・生態的な境域があります。

2つ目は、人工的な境域です。長城や柵（き／さく）。小規模ですが、古くは日本の淳足柵とか磐舟柵が東北にございます。教科書に出てきます。物や人を運ぶ交通インフラとしての堀、運河、道路。これらも見方を変えれば2つの地域を分断する境界域です。このように自然・生態的な境域と人工的な構造物としての境域があります。

次に、こういう境域によって、域圏が独特な特質を示すということが考えられます。例えば熱帯モンスーンやサバンナ、あるいは砂漠や湿潤地帯、氷河、ツンドラという気候条件は境域によって異なっております。その自然条件に適応した形でのさまざまな生物相があります。気候、生物相に対応あるいは適応した社会集団が生まれてきます

各社会集団が生み出すさまざまな生活様式、宗教、習慣、衣服、食べ物といった違いが境域に生み出されます。やがて社会集団はさまざまな生活の様式や生活文化と絡み合いながら、独特の統治構造、これを国家と言ってもいいですし、支配体制と言ってもいいのですが、形成されます。

1. 陸の「境界域=陸境」

- 1-1. 自然・生態系の明瞭な境界域
- 山脈・丘陵・地溝帯／
- 河川・湖沼・氷河帯／
- 峡谷・砂漠・森林帯／
- 1-2. 人工的な境域—長城・柵・堀・運河・道路
- 1-3. 陸境による「差異」
- 気候条件・生物相／
- 社会集団・生活様式／
- 統治構造・文明体系／

図1 アジアの陸境〔重松作成〕

さらに宗教や言語やさまざまな価値観など文明体系が生み出される。

次に、こうした「境域」を「越える」という一種の運動、ダイナミズムとは何か。例えば、次のような状況が考えられます。特定の社会集団が境域を越えて、自分たちの持っている文明の体系やさまざまな生活様式が、異なる生活様式や文明と出会う。そこには接触と摩擦と衝突と、さらには融合、併存といった状況が生じます。運動の中で大エネルギーの発生が起こります。エネルギーとは何か。例えば戦争、宗教的な対立や融合、さまざまな変動が発生します。こうした大きなエネルギーの発生に伴って、一方では文明が壊れたり、衰退していったりする。と同時に、他方で新しい文明や体系が生み出される、文明体系の崩壊と発生です。

<陸境としての長城>

ところで、人工的な陸境のうち、最古、最大、最長のものは、万里の長城です。万里の長城は漢字で書くと長城ですが、これは巨壁です。英語ではちなみに The Great Wall。この巨大な人工壁は、いわば相異なる自然・生態的な条件やそこに住む社会集団を分断、隔離しています。逆に社会集団が異なるのだということを示すために、そこに境目を明示的にする人工的な壁でもあります。

ご承知のように、万里長城は、東西延長 6,000 km から 2 万数千 km、東は山海関から西は嘉峪関まで、秦以前から始まって漢代以降、特に明代に補強、改修、築造あるいは破壊が行われております。2013 年 1 月の中国政府の報告によりますと、2 万 2,000 km 余り (図 2)。

こんな巨大な人工壁をなぜ中国は造ったのか。インドには大帝国があったにもかかわらず、

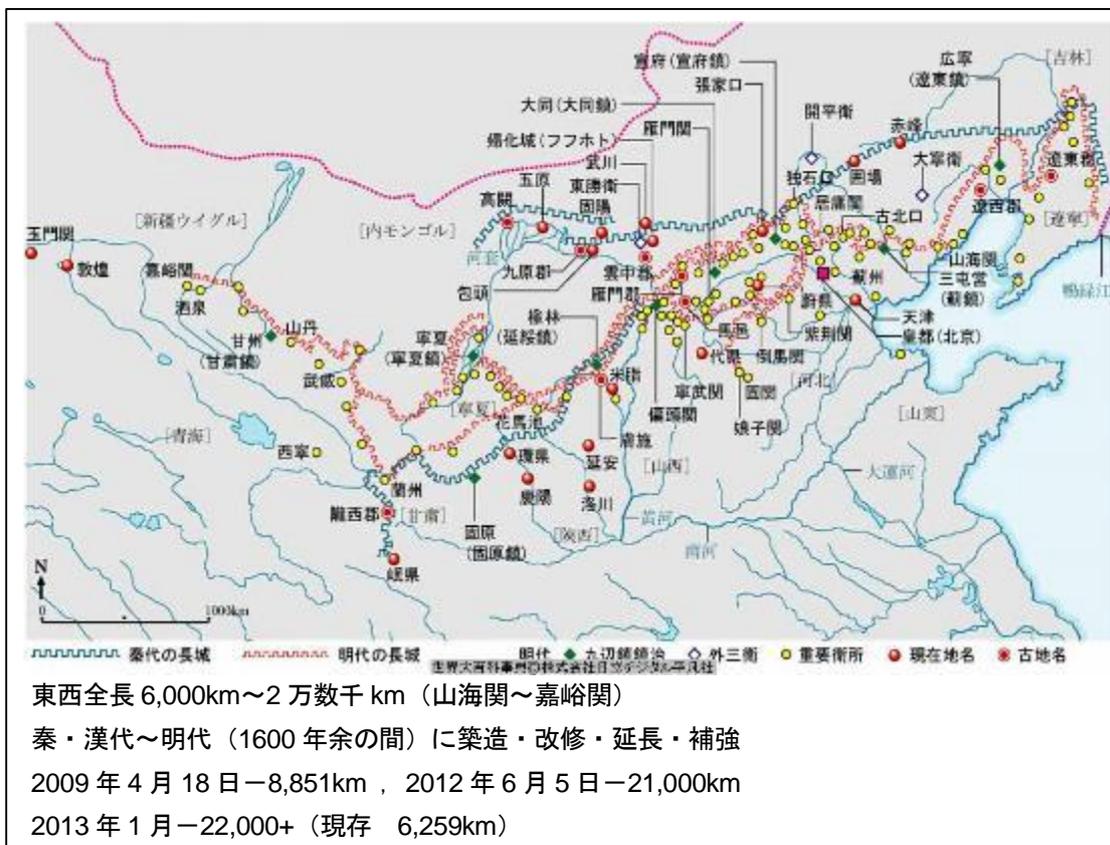


図 2 万里長城 『世界大百科事典』(株式会社日立デジタル平凡社) より

なぜ巨壁を造らなかったのか、先週、京大のユーラシア研究センターでお話しましたが非常に批判を受けました。

陸境としての万里の長城は、砂漠・高原と、黄河・長江の間にある広大な中原地帯とを分断する巨大な壁でした。そして、北・西・南・東に北狄、西戎、南蛮、東夷と、大きく分けて4つの異民族区分を作り出して、中国の歴代の王朝は意図的に、朝貢、冊封、貢納という形で服属をさせようとしていました。

しかし、服属しないものにはどうしたか。万里の長城で異民族を武力排斥あるいは阻止する。つまり分断と防護の人工装置が万里の長城でした。

実はここまでは、土地制度史観、あるいは土地を基盤とする歴史的な観方に基づいた内陸史観による説明です。

＜海境を考える＞

「海境のアジア」は、「陸境のアジア」とはどう違うのか、何が課題であるのか、どういう展開が得られるのかというお話を次にします。

「陸境」と違い、「海境」には明示的な、つまり目に見える形でのはっきりとした境域区分が困難です。岩礁があり、島があるではないかと言われますが、これは分散的です。つまり、ある一定の長大な面としての境域ではない。岩礁にしる、小さな島にしる、サンゴ礁にしる、それは断片的なものでしかない。万里の長城のような連続的、平面的、構造的、体系的なものではない。これが「海境」と「陸境」との一つの違いです。では、なぜ「海境」には明示的な区分が存在しないのか。その条件は3つあります。

1 つ目は海面の連続性。海というのは一続きで、どこからどこまで海が切れるということはない。海面は連続しております。ということは、一続きの海の中に明瞭な境界域というのは、人工的に作成した地図上はともかくとして、実体としては存在しない。

2 つ目は、海域の変動性です。海域というのは常に変動しているわけです。なぜか。潮流、潮目があります。これはしょっちゅう変わります。次に水温があります。これもエルニーニョだ、ラニーニャだとか、自然現象によっても大きく変わります、水温も変わる。生物相も大きく変わってくる。

3 つ目は、陸境によって隔てられる空間面である陸域と海域との最大の違いは、私はモンスーンの影響が大だと思えます。モンスーンというのは風と潮流の変動性ですね。しかもこれは、規則的、循環的な自然現象です。インドの場合で言いますと、4月から9月までの南西モンスーン、マダガスカルの上空に千数百m、上昇気流が昇ります。それがアラビア海、インド洋を通過してずっとインドのほうに進んでいきます。そして、大量の雨を降らしてベンガル湾に入り、タイ湾（シャム湾）を通過してタイへ、さらに中国の雲南を通過して、朝鮮半島から、最後に日本の梅雨になります。もう1つは、ヒマラヤから吹き降ろす北東モンスーン、インドの場合には場所によって違いますが、10月から翌年の2月ぐらいまであります。これはベンガル湾、東南アジア一帯に影響を及ぼします。

このように、若干の時期的ずれがありますが、周期的で循環的なモンスーンという大きな自然現象があります。風と波と流れと雨です。内陸アジアの陸地ではこの影響をほとんど受けない。このことがアジアに万里の長城を築けたかどうかという条件に結び付くはずで、その解説は省きますが、ともかくモンスーンという大きな自然条件を視野に入れて、歴史を考えてい

く必要があるのではないかと考えております。

また、「海境」と陸境の違いは、例えば交通路であります。陸路ではさまざまな手段で陸路ができ、交通路が幾つもできる。砂漠でもシルクロードの隊商によるキャラバン・ルートはある、山間部でもヒマラヤ山脈でも隊商路はある。けれども、海の場合には交通路としての水路は限られます。どこでも通れるわけではありません。

さらに、交通手段。例えば陸域では、人、馬、ロバ、象、ラクダなどさまざまな移動手段、運搬手段が考えられますが、海、海域の場合には船しかない。イルカやクジラを使って移動するということはあり得ない。ごく限られた交通手段しか、海域の場合には利用できない。陸域と違うところです。

<海境を越える>

「海境のアジア」の2番目の問題について。先ほど「陸境」を「越える」という話を致しました。では「海境」を「越える」ということはどういうことなのか。これが私の一番の問題関心です。今までは海域と海域あるいは海域と沿岸部の研究が多いのですが、私の海域研究は、南インドの内陸農村から出発しています。モノの交易や技術の交換だけではなく、人の接触・融合を海域から眺めてみるという視点です。

さて、ここまでは海洋全般についての考えです。では、アジアの海域における具体的な課題とは何だろうか。インドをテーマに考えてみます。

先ほど接触、交流、融合、併存と言いました。陸地を中心とする土地制度史観ではある程度実態的な研究がありますが、海域研究の場合はまだない。一体、「接触・交流」とは海域研究ではどういう実態なのか。実際に何が、どのように、誰によって、いつ頃、どの場で行われたのか、何が生み出されたのかという実証研究がこれから必要になります。

次に、「境域」にある「場」とは何か。先ほども「境域」という言葉を使いましたが、Aという海域とBという海域との「境域」とは何なのか。これは後ほど申し上げます。

さらに、「境域」を越えることから発生する「エネルギー」とはどういうものなのか。例えば海上での紛争や略奪行為、ある特定の海域を支配していた集団が、他の海域の集団の権益を侵すということが考えられる。これも単なる言葉であり、実態は申し上げておりません。これももう少し後で掘り下げていきます。

最後に、「海境のアジア」についての課題について。そもそも「海洋を場とする独自の国家」があるのか。上田先生は最新の本でシナ海の「蜃気楼王国」といわれました。王直とか、鄭和だとかが出てきます。とても刺激的で、問題提起としては非常に重要なテーマだと思います。

<インドの自然条件>

図3はインドの簡単な地勢図です。自然・地理的な条件から、インドというのはどういう世界なのかということがお分かりになると思います。東にベンガル湾、西にアラビア海、南にインド洋。マラッカ海峡はベンガル湾の東に位置します。

ところで、これまでのインド研究は、南インドと北インドの2つの地域について、文明、民族、言語文化などの区分で説明されてきました。一般向けの本でも、北インド対南インドという二分法的なテーマの立て方をされます。私は、南インドの内陸農村からベンガル湾を越えて東南アジアへ移動する移民の研究をしておりました。その研究からしますと、東部インドと西

部インドという、インドを東西に分かつほうが分かりやすいのではないかと思います。これについてきちんとした論証は、今のところまだありません。

<東と西のインド>

では、インドの東西はどこで区分するのか。私は今までのフィールドワークから、アラビア海岸側のコーチンから、バンガロール、ハイダラーバード、ゴールコンダ、さらにベナレス(パーナラーシー) とアーグラの間を通っていく線を想定しています。南北インドと東西インドの結節地が、いわゆるゴールコンダ地方、アーンドラ・プラデーシュ州の一部(図4)。ここは

いろんな意味で、言語、民族、文化、宗教、イスラム教とヒンドゥー教の接触、人の移動の結節地点であり、私は南北軸と東西軸のインドの交点だと思っています。

さらに、インドと中国を結ぶ域圏、東南アジア世界を一つの「環節世界」と私は考えております。



図4 インドの東西区分と南北区分 [重松作成]

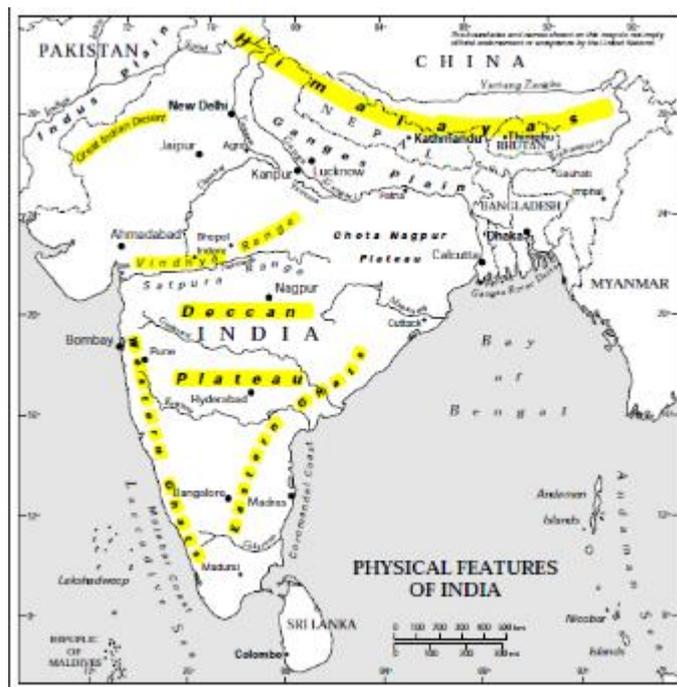


図3 インド地形図

[MAP NO.3665 UNITED NATIONS JANUARY 1992]

ます。この「環節世界」という言葉も、アフリカ研究では使われていますが、東南アジアで使われているかどうかは知りません。英語で言いますと、segmental linkage world. どういうことか。東南アジアは、東アジアと南アジアのさまざまな海域をリンクしながら、五輪の輪のようにリンクして、南アジアと東アジアとを結び合わせる世界。海という場を通しての見方です。

そこではまた、大陸、島々、半島がつながれます。それらを結ぶ文化的、生態的な大きな輪が、東シナ海、南シナ海、セレベス海や幾つかの東南アジアの海域、マラッカ海峡、インド洋、アラビア海など、海の連結によって造り出される世界、さまざまな海域が連節してつくり出す複合的世界です。その複合性の実態はまだ

きちんと説明されていません。

私の関心は、インドの南インドの内陸からベンガル湾海域やインド洋を渡った移民集団です。主にベンガル湾、マラッカ海峡、マレー半島を対象にしていますが、そこには、「内陸－海域－半島－アジア大陸－島嶼」の連続圏としてのベンガル湾海域世界が成立するのではないかと考えています。

<海域の結節とは>

では「海境」とは一体何か、もう少しお話しておきます。アジアの「海境」、Asian sea frontier と私は訳しておりますが、そこには異なる生態、異なる社会的環境の結節界がある。

では、具体的にどういうことか。

第一には、異なる自然条件の接合。異なる自然というのは、潮流、風向、風力、温度、生物相など、こうした自然のさまざまな環境の接する域圏、例えばアンダマン海とマラッカ海峡の結節界、ベンガル湾とインド洋の結節界、ベンガル湾とアラビア海の結節界、南シナ海とマラッカ海峡の結節界、マラッカ海峡とインド洋の結節界など。もう少し絞って見ますと、タイ湾（シャム湾）、南シナ海とジャワ海の結節界、南シナ海と東シナ海の結節界、東シナ海と日本海の結節界、さらに絞って、日本海の中の対馬海峡と朝鮮海峡（西水道）の結節界などです。

対馬には佐須奈という小さな静かな漁村があります。ここは江戸時代に重要な役割を果たしていた。釜山から朝鮮人が到来し、あるいは佐須奈から釜山へ渡り、釜山の倭館で交易や外交をしていた。ほとんど歴史研究には出てきませんが、司馬遼太郎さんがこの地の重要性を『街道をゆく』対馬編で指摘しております。

第二に、結節界の物質・技術文化があります。異なる物産、例えば海や陸の生物、それぞれの加工方法、利用方法、食べ方、発酵、乾燥、ゆでる、蒸すなどの調理法など、海域によってそれぞれ違います。それらの違いが結節点で融合したり、相互に交換されたりする。異なる技術の結節があります。例えば海域による船体構造の違い。何百トンの船と何トンの船と、竜骨の形や竜骨の有無がある。喫水線の深さ、舳先や艫の形など。それぞれ海域によって違います。

マレー半島の東海岸をタイから下ってマレー半島南端まで地方の造船所を見学してきました。また、南インドのコーチン、カリカット、トリヴァンドラムといったアラビア海沿岸のダウ船の造船工場も回ってきました。それぞれ船体構造も竜骨の作り方も大きさも違っている。海域が異なることによって船体構造や材質も違う。ピッチを使うのか、麻を使うのか、綿を使うのか。その事例の一つを紹介しますと、インドのダウ船では、船腹の隙間を埋めるのに綿を詰め込んで、そこに両側からピッチを詰める。今は釘も使いますが、麻ロープで船材を縫合する。船の規模も何トン、何十トン、何百トンと多様です。それらの条件が交わる所がある。

次に、異なる社会集団。海洋民、陸生民、そして海陸両生民。海洋の民をどういう名称で呼ぶのか。ボルネオ島では、海ダヤック、陸ダヤックという言い方をします。南インドにも、カッラル (Kallar) やマッラバン (Maravan) など、コロマンデル沿岸の小集団 (tribes) の人たちがいて海にも陸にも行く。こういう境域界の人たちをどういう概念で呼ぶのかという問題、エスニックの意義付け、名称付けの問題があります。

＜海境都市＞

海境の視点からの研究で、「海境都市」を私は考えています。海域と海域あるいは陸域とが接するエリアに必ず重要な港がつくり出される。南インドの場合、ベンガル湾と内陸面のコロマンデル沿海部に、海と陸とが結節する重要なポイントができます。ヨーロッパ人が入ってくる大航海時代以前からありました。こういう海域と海域との結節する重要な場を、私は「海境都市」と呼んでおります。英語で言うと、sea periphery town、あるいは sea frontier town。Periphery (辺境) と frontier (先端) は表裏の関係です。ヨーロッパ人はマドラスという港市をつくりましたが、それ以前にはマドラスは漁村でした。17世紀以前はマドラスという港市はなく、その南のネガパタム (Negapatam)、北のマスリパタム (Masulipatam) が非常に繁盛しておりました。ですが、ヨーロッパ人が来てからすたれていきます。つまり、frontier から periphery に、逆に periphery から frontier に変動します。イギリスが来たときには、シンガポールという港市国家はまだなかった。でも、フランシス・ライトがペナンをつくり、ラッフルズがシンガポールをつくって以降、隆盛します。

さて、前近代の「海境都市」、ある面で frontier、ある面で periphery の都市の意義とは何か。繰り返しますと、近代以前には西洋人によって辺境として認識された都市が、それ以前の 15～16世紀以前には、東南アジア各地域の人々が頻繁に利用していた都市、frontier 都市でした。

こういう都市は例えば物産と情報、技術と人が集散する地である。さらに、私の関心事からいえば内陸と海洋とが接触する地である。マレー半島のペナン (Penang) とアチェ (Acheh)、これらはアンダマン海とマラッカ海峡が結節する「海境都市」です。インドのコーチン (Cochin) はアラビア海側にありますが、ベンガル湾側からも人が往来する、ベンガル湾とアラビア海との結節地域、「海境都市」なんですね。

それから、ネガパタム。イギリスやオランダやフランスが入ってくるずっと以前から繁栄していた港町で、これはベンガル湾とインド洋の結節「海境都市」です。地図には出ませんけれども、タイのナコーンシータマラー (Nakhon Si Thammarat)、ソングラー (Songkhla) はタイ湾 (シヤム湾) と南シナ海の結節地であります。台南と高雄、これは南シナ海とバシー海峡の結節地です。対馬の佐須奈。今は辺鄙な湊ですが、かつて江戸時代はここから釜山に渡り、釜山からこの地に渡る、対馬海峡と朝鮮海峡との間の結節の役割を果たしておりました。

＜海域と農村＞

もう1点、「海境」という視点から、私の研究に即して述べます。図5の二重の青い丸を、私は「海境都市」と呼んでおります。例を申し上げます。1968年から70年の2年あまり、南インドセーラム県のI村で断続的に調査しておりました。全村約600戸、住民約3千人です。移民研究のため、ここで悉皆調査、つまり一戸一戸の家計調査、人数、所有土地、家畜数、所有果樹数、牛やヤギなどの所有家畜頭数について調査しておりました。

このセーラム県から、人々は陸路、徒歩、牛車でネガパタムという港町にやってきます。彼らはこの「海境都市」から船でベンガル湾を横断してペナンにやってきます。この頃シンガポールはまだ拓けておりませんでした。また、一部の人々はネガパタムからマスリパタムへ。他の一部はカルカッタからアチェに行きます。カルカッタから直接にペナンにも行きます。つまり、ベンガル湾という一つの海域世界は、カルカッタ、マスリパタム、ネガパタムの少なくとも3つの接点でインドの内陸部とつながっておりました。こういう海と陸との結節地が重要と考え

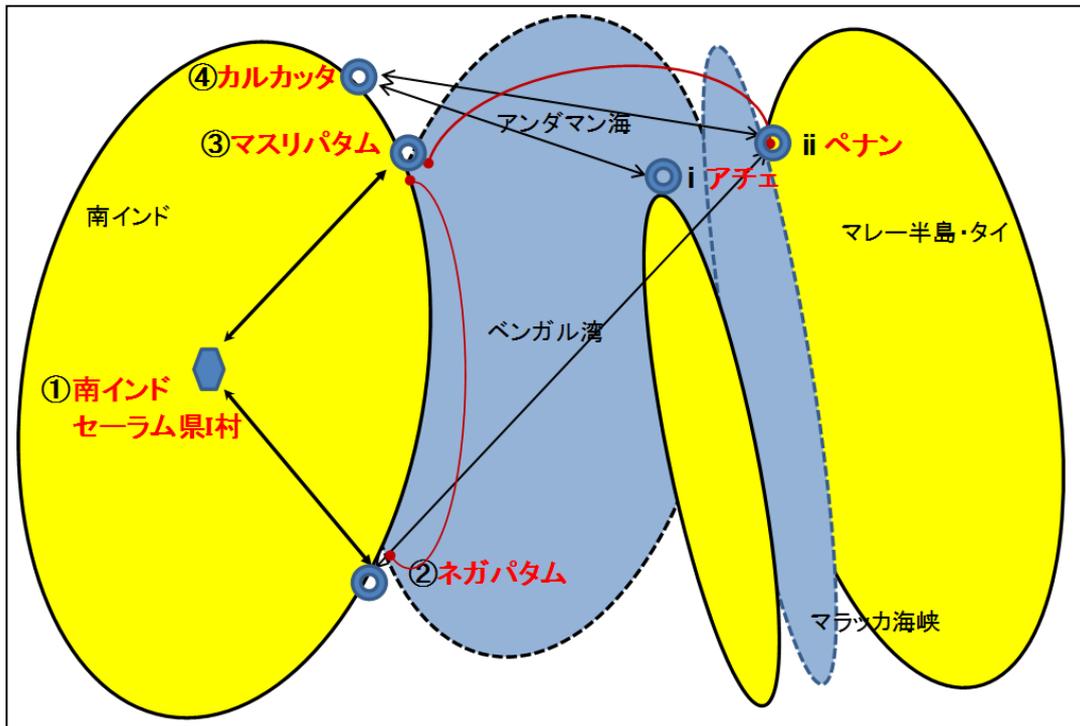


図5 海境の視点からの海域研究モデル〔重松作成〕

ます。ベンガル湾やマラッカ海峡を一つの場として、南インドの内陸農村からベンガル湾を渡って、東南アジア海域、東南アジア内陸のミャンマー、タイ、さらにはインドネシアなどの島嶼へと渡っていきます。逆に東南アジアの内陸や島々で情報と金を得た南インドの農民は、再びベンガル湾を渡って、南インドの内陸農村に帰ってまいります。つまり、ペナンもネガパタムもマスリパタムもカルカッタも、相異なる海域と陸域とが結節する場だということです。

<海域研究の潮流>

さて、話は変わりますが、アジア海域を研究者がどういう関心で研究してきたかおさらいしてみます。ご専門の方は十分にご存じだと思いますが、3つの研究の流れがあったと私は思います。

第一には、「域圏海域」研究から「グローバル海域」研究への視点。例えば、大航海時代、あるいは大冒険時代、更には、大布教時代。例えばカトリックの布教、オランダ、デンマーク、スウェーデンの新教勢力の布教、イギリス国教会のミッション、これもインドの各地にあります。こういう時代への関心と研究です。

Hakluyt Society Series の資料とそれらに関する研究が西欧で行われました。日本では、その一部も含めた『岩波大航海時代叢書』I、IIのシリーズがあります。それから、船長や冒険商人の個人日誌。先ほど言いました Mission Report。中国では、鄭和の遠征記やその他漢文による中国の遠征記録。遠征というよりも朝貢と冊封を求めての貿易航海記録ですが。それから、日本の漂海記録。例えば、江戸時代前の日本人がタイやマレー半島をどう認識していたかを知るには、この漂海記録が大きな意味を持つ。

これらの資料や研究を踏まえた上で、さらに1950、60年代から大きな研究が生まれました、一国あるいは一帝国が海洋を舞台として、アフリカ、ラテンアメリカ、カリブ海、東洋の海域

を政治経済的に——この政治経済というのは、政治&経済じゃなくて、本来のポリティカルエコノミーであります——いかに支配し、どのように国際的な支配秩序に位置づけていったのかという研究が出てまいりました。C.R.Boxer、世界史規模の文明論として展開されている Fernand Braudel、Immanuel Wallerstein、Wallerstein の影響を受けた川北稔さんなど。

第二の研究の流れでは、ヨーロッパを中心とする「グローバル海域」論と「アジア海域圏」への関心が、いわば同時並行的に進んでいるという視点。西洋海洋帝国による、グローバルな海域活動、例えば交易、軍事、領土、布教などの海を通してのグローバル支配に対して、アジアの各海域圏の活動を注視する。例えばインドネシアやマレーのいわゆる部族の人たちが、独特な社会組織をつくり出し、独自の海域交易を行っていた。独自の経済組織を維持していた。あるいは独自ではなく、大海洋帝国の交易活動に副次的に従事しながら、同時に自分たちの権益を維持するという補完交易を行っていた。例えば Sinnappah Arasaratnam、Niels Steensgaard、Anthony Reid、Om Prakash、桃木至朗、長島弘といった研究者がおられます。

それから、彼らの抵抗運動。植民地支配の前期的状況に対して部族的反乱あるいは社会集団の抵抗という形での運動があった。ヨーロッパ人やキリスト教の進出に対して、それらへの対抗規範として、自分たちの伝統文化や伝統価値を維持するという伝統維持・復権の運動というものもあった。このように、グローバルな活動に対して、アジアの海域圏がどのように対応したかという同時並行的な視点があった。

第三の研究の流れ。これは新しい研究傾向だと思うのですが。「アジア海域圏」独自のあるいは「アジア海域圏」間の連関と具体的な活動についての研究です。その前提条件としまして、前近代、あるいは西洋の海洋帝国の進出前後のアジアにおける、「アジア海域圏」独自の、海洋交易活動とネットワークに関する視点であります。これについては最近出てきていると思います。例えば東アジア、東南アジア、南アジア、西アジアの各域圏における個別の研究関心と事例研究と連関についてですが、まだまとまっていないのではないかと思います。例えば辛島昇、家島彦一、早瀬晋三、弘末雅士、上田信といった研究者の研究が開始しています。この後どう続いていくのかというのが、このプロジェクトの課題ではないかと思っております。

私の個人的な関心は、「アジアの海域圏」と「内陸農業圏」との連関構造、これが先ほど来繰り返しております問題です。南インドの典型的な内陸農村から出て行く移民、コメやベーターナットが商品作物がベンガル湾を越えてどのように東南アジアに入ったのか。逆に東南アジアの文物や情報がどのように南インドの内陸に入っていたのか。

<海域研究の用語と概念>

では一体、「海域」研究を進めていく上で、問題はなにか。2点要約しておきたいと思います。

第一は、用語・概念の問題です。われわれは「海域」を研究する場合に、意図的ないしは無意識的に、土地制度史研究や陸地史観に由来する用語や概念を援用しているのではないか。例えば、「領域」という言葉です。「領域」というのは region、territory、area など。でも、この用語は本来、土地を基盤とする用語・概念です。「海域」や「流域」をどういう言葉や概念で理解すべきかという課題にぶつかります。また、「支配」という概念です。「在地支配」という言葉が土地制度史研究にはあります。英語では local あるは regional rule など。rule 以外にも用語はありますが、一般に rule という言葉を使います。これは土地制度史研究でははっきりしている。土地に課される徴税、物の貢納、賦役・夫役など税としての労働。つまり土地から生み

出されるあるいは土地の上に生活している人や物への「支配」、土地そのものへの「支配」で具体的です。

しかし、例えば「海域支配」については、どういうふうな概念、実態として理解するのか。例えば水圏に対する包括的統括権、統括的管理権とでも言うのかどうか。では統括的管理権とは一体何なのだろうか。例えばそれは関税なのか。港市長官の持っている入港権、船荷への徴税権なのか。あるいは専管水域における漁業権なのか。あるいは、交易品、例えば、アヘン、胡椒、綿布などの商品を独占的に商う商人の専権なのか。あるいは交易ルートへの支配権なのか。「海域支配」の「支配」についての実態をこれから腑分けし、定義付けていく必要があるのではないか。

「海洋勢力」という言葉。「勢力」とは何なのか。土地制度では領主、土豪層など、実体的な集団概念であり、資料にも現れてきます。でも「海民」の勢力、「海域」の勢力という場合に、一体それらはどういう実態なのかという疑問が起こってきます。

「農民」という言葉を使う場合に、土地に対するさまざまな権益が実態として存在する。所有、保有、小作、自作、土地への上位権、下位権というような。実体的に資料からくみ出されるけれど、海の場合に海の海面権、海の中層権、海底権などが実態としてあったのかどうか。

それから、「王国」や「国家」です。「海洋王国」や「海洋国家」という。kingdom や state というのは、地上では明示的な概念、実際に制度としての統治構造がありますが、海洋の王国の場合にはどういう構造なのか。特に海洋の場合には変動的な領域ですから、「一定」の領域という概念化は難しいだろうと思います。

第二に、「支配集団」の問題。支配という表現をしますが、海域における支配とは何なのか。陸地における王国や支配者の権力基盤は土地と人と物に集約されます。では、海洋の王国における権力基盤は一体何なのか。関税か、航行権か、人か、物か。海域における権力の基盤あるいは支配の実態について、どう概念付ければいいのかという問題。

さらに、王国とその配下にある社会集団との関係についてです。それは上下の身分関係なのか、従属という形をとりながらの相互補完的な対等な関係なのか。

最近の著書『海の武士団 水軍と海賊のあいだ』（黒嶋敏著、講談社、2013）は面白い。海賊という自立的な軍事勢力から領主の支配集団の中に組み込まれる水軍への構造転換です。また、自律的海洋軍事集団から組織的国家軍事勢力への転換については、『世界史をつくった海賊』（竹田いさみ著、講談社、2013）でも述べています。イギリスでは大海洋帝国ができる以前は、海賊がてんでばらばらに勝手なことをしていた。やがて16世紀から17世紀になってこの海賊が貴族化していく。サー（Sir）という称号をもらって、海賊が陸地で貴族になっていく。さらにイギリスの女王陛下と直属の関係を結ぶ。このプロセスの分析はとても分かりやすく面白かったです。貴族化、女王への直属臣従化、そして、ロイヤルネイビーへ。海の賊が海の軍に成り上がる歴史過程を描いています。

<海域のネットワーク>

海域研究のさらなる課題には「ネットワーク」という用語があります。海洋集団同士のネットワークといいます。例えば南インドにはヒンドゥー教徒であるクリン（Kling）という集団がいます。今もその子孫はマレー半島に残っております。クリンというのは王国名のカリングが転訛した名前だといわれますが自称ではありません。これはマレー人から見た南インドの海

洋集団の蔑称であります。

このヒンドゥー・クリンとは別に、南インドのチュリア (Chulia) というムスリムの集団があります。両集団とも南インドのコロマンデル沿岸の地域からベンガル湾を渡ってやってきた移民集団で、主に海洋交易にさまざまな形で従事している。このヒンドゥー・タミル人のクリンと、ムスリム・タミル人のチュリアと、アチェ出身のムスリム商人の三者が、一体どういうネットワークを形成していたのか。アチェの商人とチュリアの商人との交易関係が指摘されますけれども、その実態は何なのか。

それから、マラバール沿海部には、クンハリ・マラッカー (Kunhali Marakkar) という集団がおりました。この子孫は後にインド海軍の有力な指導者となります。もともと水軍です。彼らもムスリムです。ただし、居住地域は、アラビア海岸側で、コロマンデル沿岸部のチュリアとは違います。同じムスリムですが、彼らの宗派の違いは分かりません。さて、このムスリム集団同士がどういう交流をしていたのか。さらに、東南アジアのムスリム商人とどういう取り決め、どういう権益関係を持っていたのか。

ベンガルのムスリム商人は、アヘンや胡椒や綿布を運んでアチェに行っております。アチェの商人はそのベンガル商人から金でベンガル・アヘンや綿布を買って、ペナンに持って行く。ペナンでは、福建幫の華人商人がそれらを買って中国の福州へ運ぶ。このネットワークについて、船の名前は既に研究があるのですが、その集団同士が一体どういう取り決めをしていたのか不明です。また、南インドのチェティヤール (Chettiyar) 商人と華人商人集団との相互関係あるいは競合関係がどうであったのかも明らかになっていません。

<農村・移民・海域>

最後に、もう少し私の関心を申し上げます。南インドの内陸農村商人、沿岸仲介商人と広域海洋商人のネットワークはどうであったのか。先ほどの「海境都市」における関係です。

南インド内陸農村では、ヴェッラーラ・ガウンダーという有力な農民カーストは小経営自作農で小土地所有です。何を作っているのか、コメです。水田の周辺には綿花を作ります。綿花栽培地の周辺には水がほとんど行き渡りませんので、ゴマを植えます。ゴマ栽培地のさらに周辺にはもっと水が行き渡りませんので、雑穀類のカンプー、ラギー、ソーラム (シコクビエ) を作ります。しかし、井戸のすぐ周辺は一番水が豊かなので、ここにはバーテルの木を植えます。全部商品作物です。コメ6割、綿花3割、そのほかゴマ、グラウンドナッツ、バーテルリーフなどの商品作物を今も作っております。これが小土地所有自作農の経営です。

ではなぜ、このヴェッラーラ・ガウンダーという小経営農民が移民をするのか。これまでの研究では、インド移民とは、土地なく、働く手段なく、仕方なく流出したという余剰労働力流出論です。私はこの村では違う状況にであった。この農民集団がなぜマレーシア、ミャンマー、スリランカ、カリブ海諸島、トリニダード・トバゴまで行くのか。これが私の関心でした。

さて、このヴェッラーラ農民は、チェティヤール商人からお金を借ります。チェティヤール商人は南インドの内陸農村に入ってくる金貸しです。今はもっと大規模に事業を行っておりますが、本来は高利貸し商人。彼らはヴェッラーラの土地を担保にしてお金を貸す。ヴェッラーラはチェティヤールのお金を元手に海港に行く、そこではチュリアなどのムスリム商人が待ち受けていて、彼らを船に乗せてベンガル湾を越えてペナンやシンガポール、スリランカへ送り込む。こういうネットワークはできているのです。

その移民頭がカンガーニ (Kangani)。「カンガーニ」というのはタミル語で「目を付ける者」という意味です。「目付」ですが、実態はリクルート頭、移民徴募人ですね。ヴェッラーラや他の農民もバラモンもカンガーニになれる。

では、移民、金貸し人、移民を集め情報を与える徴募人頭の集団間のネットワークをどう考えるのかという問題が出てきます。

この南インドの内陸農村では、コメ、綿花、綿布、ゴマ、菜種油、香辛料などが商品作物として栽培されます。この内陸農村の商品作物を、沿岸部で生産された塩と交換する者がいる。塩と農産物との交換経済です。集荷されたコメや菜種油やゴマや香辛料を、今度は海洋商人が買い付けて、ベンガル湾を越えてペナンに運びます。内陸インドの域内産品が、ベンガル湾海域の国際的な商品作物になります。そこに華人商人やアチェの商人が介在します。そして金が南インドの内陸農村に流入します。その金は農民のネックレスや結婚指輪になります。金経済です。この構図は今も基本的には変わりません。

<部族と海域>

金と綿布、コメ、菜種油、ゴマなどの商品作物との交換を媒介したのは誰か。少なくとも綿布と塩との交換を媒介したのは、カッラールやマツラバンなど南インド沿岸に定住した小さな部族集団でした。彼らはロバの背に塩を乗せ、内陸盆地の先程の村にやってくる。そこでコメや綿を買い込んで、沿海部に持って帰る。こういう重要な役割をカッラールやマツラバンは19世紀までやっていました。

この部族集団は、1750年代から南インドに進出してきたイギリス東インド会社に対して、なぜか最後まで抵抗したので、徹底的に弾圧されてしまう。結局19世紀の後半、イギリス東インド会社はカッラールやマツラバンを犯罪者集団として「クリミナル・トライブス (Criminal Tribes)」あるいは「クリミナル・カースト (Criminal Caste)」という新しいカースト区分の中に位置づけてしまうのです。最後までイギリスの支配に抵抗した自立的な部族的商人が、そういう身分的な立場に追い込まれてしまう。今のところ歴史上かれらをどう評価するのかという研究はありません。彼らは、少なくとも、南インド内陸農村の商品作物と沿岸部の塩との交換交易においては、重要な役割を果たしたといえます。

最後に、**写真1**は、私のインド移民研究、ベンガル湾海域交流史の出発点となった南インド内陸農村I村です。モンスーンの降雨が十分であれば、緑豊かな瑞穂の国です。こういう土地から村人は数百キロも離れた海岸部まで行き、さらにベンガル湾を渡って移民したのです。以上が、海域研究の課題についての、私の雑ばくな考えです。

ご清聴どうもありがとうございました。



写真1 南インド内陸農村I村の光景 [重松撮影]