

東南アジア学会第 97 回研究大会

広島大学東千田未来創生センター

2017 年 6 月 3 日（土）自由研究発表要旨集

- 12:00 受付開始 [1 階ロビー]
- 13:00 **開会の辞** 大会準備委員長 八尾隆生（広島大学） [3 階 M304 室]

自由研究発表

第 1 セッション

- 座長：ピヤダー・シオンラオン（天理大学） [3 階 M304 室]
- 13:15 イスラーム教育の役割に関する一考察—タイ深南部におけるイスラーム改革派の動向に着目して—
西直美（同志社大学非常勤講師）
- 14:00 イスラーム・ネットワークのなかのミンダナオ—写本と口承からみるサイドナー・ムハンマド・サイドの旅（19 世紀初頭）—
川島緑（上智大学）

第 2 セッション

- 座長：片岡樹（京都大学） [3 階 M303 室]
- 13:15 サイゴン市におけるベトナム人の政治運動の限界性—20 世紀前半サイゴン市議会選挙・コーチシナ植民地議会選挙の分析を通じて—
渋谷由紀（東京大学大学院博士課程）
- 14:00 自然資本の意味と価値をめぐる交渉—ベトナム中部における PFES（森林環境サービスの支払い）の実施と地域住民—
生方史数（岡山大学）
- 14:45-15:15 休憩

第3セッション

座長：関恒樹（広島大学）

[3階 M304 室]

15:15 日本占領下インドネシアでの文教・文化政策と刊行物が果たした役割—サヌシ・パネ著『インドネシア史』を中心に—

姫本由美子（トヨタ財団）

第4セッション

座長：笹川秀夫（立命館アジア太平洋大学）

[3階 M303 室]

15:15 タイにおける日本の鉄道車両—蒸気機関車から新幹線へ—

柿崎一郎（横浜市立大学）

第5セッション

座長：岡本正明（京都大学）

[3階 M304 室]

16:00 植民地期西ジャワの経済発展とバタヴィア港の貿易

植村泰夫（広島大学客員教授・名誉教授）

17:00 会員総会

[3階 M304 室]

18:30 懇親会

[1階 アクティブゾーン BIBLA SENDA]

参加費：（一般会員：4000円、学生会員：3000円）

<第1セッション>

イスラーム教育の役割に関する一考察

ータイ深南部におけるイスラーム改革派の動向に着目してー

西直美（同志社大学非常勤講師）

本発表では、イスラーム教育が国民統合の躰きの石となっているのかという問題意識のもと、イスラーム教育がタイ深南部マレー系ムスリムの統合に対して果たす役割を考察する。その際に着目するのは、イスラーム改革派の影響である。調査地は、マレーシアとの国境地帯に位置するナラティワート県ルソ郡である。ルソはタイ政府と和解交渉を続けている分離独立派組織BRN(Barisan Revolusi Nasional)の設立地としても知られ、深南部の中でも特にマレー系ムスリムとしてのアイデンティティが強く保守的な地域であるとされる。

国民統合のための教育政策が、深南部のマレー系ムスリムを周縁化してきたことは確かである。1921年の義務教育法の適用によって深南部地域のマレー系ムスリムの伝統的イスラーム教育への介入が始まって以来、国民統合のための教育とイスラーム教育の分断が深化してきた。しかし、マレー民族主義に基づく分離独立運動とそれに対する政府の弾圧として描かれる深南部問題を、イスラーム改革派の影響から考察すると別の観点が生まれる。

1980年代以降、深南部に対して影響力を持ってきたのは、サウジアラビアで留学を終え帰国したサラフィー主義者による教育改革であった。土地の伝統を否定しイスラームに則った改革を行おうとするイスラーム改革派は、伝統文化を重視する人々との間で亀裂を生じさせている。こうした、深南部のマレー系ムスリムコミュニティ内部の対立は、教育の場でも顕在化している。サラフィー主義者は一般的に王権や政権に対して否定的であり、急進的で過激なイスラーム主義の規定をなす思想潮流として多くの国で危険視されている。しかし、タイの文脈では政府側との協働関係を構築したことで、教育改革を成功させてきた。これは、タイからの分離独立を掲げるマレー系ムスリムの民族的なイスラームを切り崩す試みでもあった。そのことから、サラフィー主義の導入が決して深南部問題の解決に寄与するものではなく、新たな争点を生み出している現状がある。

調査の結果明らかになったのは、イスラーム改革派によるイスラーム教育は一見するとマレー系ムスリムのタイへの統合を推進しているように見えるという点である。こうしたメカニズムが可能になる背景としては、①イスラーム改革派は、クルアーンとムハンマド言行録というイスラームの基本を重視することから、イスラーム教育言語としてのマレー語やジャーウィ文字（マレー語のアラビア文字表記）を絶対視していない。そのため、タイ語でのイスラーム教育に対しても否定的な感情が無いという点、②西欧を起源とする近代テクノロジー教育をイスラーム的な観点からも肯定的にみる点が指摘できる。タイの文脈において、イスラーム改革派は知識をイスラーム的に読み替える作業を経ることによって、理論的・感情的に矛盾をきたすことなく西欧、あ

るいはタイの近代的なシステムに参入、対抗していこうとする思想を持っていると考えられるのである。

本報告では、マレー系のムスリムが多数派を占めるタイ南部国境県（深南部）におけるイスラーム教育を検討することで、①タイ政府はイスラーム教育をどのように捉え対応してきたのか、また、②イスラーム教育は深南部マレームスリムの適応にどのような役割を果たしているのか、について考察を行う。その際、イスラーム改革派の動向、とくにサラフィー主義に分類される個人ならびにグループの影響に着目する。一般的にサラフィー主義を含むイスラーム改革派は、国家安全保障に対する脅威として捉えられる場合が多い。しかし、タイでは、イスラーム改革派は政府と良好な関係を築いてきた。イスラーム改革派の理念は、近代的な学校教育制度ならびにタイ語を用いた教育に対して親和性がある。現地調査から、最もマレー・ナショナリズムが強く保守的だとされる地域においても、その影響が存在することが明らかとなった。イスラーム改革派の影響は、タイ政府のイスラーム教育政策の変容とも相まって、マレームスリムの適応を推し進める方向で作用していることを指摘する。

〈第1セッション〉

イスラーム・ネットワークのなかのミンダナオ

—写本と口承からみるサイイドナー・ムハンマド・サイドの旅（19世紀初頭）—

川島緑（上智大学）

18-19世紀の東南アジアと中東をつなぐイスラーム学者やイスラーム思想のネットワークの研究は近年大きく進展しているが、同時期の南部フィリピン出身イスラーム学者に関する実証研究は皆無である。この時期のミンダナオのムスリムに関する歴史研究は、武装商人の経済・軍事活動や王朝に関する研究が中心であり、彼らの知的活動に関しては、利用可能な資料が乏しいこともあり、その実態はほとんど明らかにされていない。そこで本研究は、この分野の先駆的研究として、南部フィリピン出身イスラーム学者が作成した文献資料にもとづき、その活動の一端を明らかにし、それを東南アジアと中東をつなぐイスラーム・ネットワークのなかに位置付ける。具体的には、19世紀初頭、ミンダナオ島内陸部ラナオ地方からメッカ巡礼を行い、帰郷後、故郷の社会制度を改革したと伝えられるイスラーム学者、サイイドナー・ムハンマド・サイド（以下、サイイドナー）をとりあげる。彼が筆写したとされるジャウイ表記マレー語、およびアラビア語の写本3点を主な史料とし、口承と比較検討しつつ、彼の旅の経路と出来事を跡付け、彼が旅の途中でどのようなイスラームの知識を身に付け、故郷の社会に何をもたらしたかを検討する。

写本と口承において、サイイドナーが旅の途中で立ち寄った場所として言及される地名は、同時代のヨーロッパ人の記録において「イラヌン海賊」根拠地とされる地名と重なっている。このことは、ミンダナオ出身者の商業軍事活動のネットワークと、彼らの知的活動のネットワークが別々に存在したのではなく、このネットワークが多目的であり、武装商人も学者もそれを利用して移動したことを示している。

サイイドナーは旅の過程で、故郷ミンダナオの言葉とは異なる、「ジャウイ語」を習得していた。旅の途中で、夢判断の書、存在一性論などの神秘主義思想の書、パレンバン出身の高名なイスラーム学者、アブドゥルサマド・パリンバーニーの編纂したサンマニーヤ教団の祈祷書などを筆写して故郷に持ち帰った。サイイドナーはこのように、東南アジア島嶼部の他地域出身のイスラーム学者と同様、ジャウイ表記マレー語を通じて、東南アジアのイスラームの知のネットワークの一翼を担っていた。

サイイドナーの子孫に伝えられる口承では、サイイドナーとリングのスルタンとの関係が重要な構成要素となっている。このことは、彼らが、マレー世界中心部との関係に言及することによって、ラナオ地方の伝統的な支配原理である「高貴な血筋」としての権威を高めようとした可能性を示唆している。また、サイイドナーがもたらした書物は、それを独占的に継承する彼の子孫たちの、宗教指導者としての社会的権威を高めることになった。

〈第2セッション〉

サイゴン市におけるベトナム人の政治運動の限界性

ー20世紀前半サイゴン市議会選挙・コーチシナ植民地議会選挙の分析を通じてー

渋谷由紀（東京大学大学院博士課程）

本報告は20世紀前半にサイゴン市議会議員選挙とコーチシナ植民地議会選挙の現地人議員枠をめぐって行われたベトナム人の政治運動の分析を通じて、サイゴン市を舞台とする仏領期のベトナム人の政治運動の都市内部における動員力の限界性を検討するものである。

1933年以降サイゴン市議会の現地人議員枠では、仏越提携を主張するインドシナ立憲党からインドシナ共産党系とトロツキスト系の共産主義者で形成されるより急進的な「労働派」へと中心勢力が移動し、さらに1939年以降コーチシナ植民地議会でも類似の現象が生じた。しかしこのような運動の急進化にも関わらず、1945年の八月革命ではサイゴン市のベトミン政権は極めて短命に終わった。先行研究ではその要因を第一にフランスのコーチシナ復帰という国際的要因に、第二に都市の運動と農民の運動の連携の失敗に求めてきた。

対して本報告では、ベトナム人の政治運動の都市内部における動員力の限界性という側面からこの問題を考察する。本報告の内容は以下である。

1926年までに完成したサイゴン市議会選挙の制度は男子普通選挙をその最大の特徴とした。しかし実際の登録有権者は成人男性人口のうち圧倒的に少数であり、投票率も低く、サイゴン市議会という政治的空間はその創設期から階級間の対立構造を内包していた。一方、サイゴン市議会の現地人議員枠には、多民族構成のサイゴン市において、現地人（実質的にはベトナム人）の利害を代表するという役割がフランス植民地政府によって与えられ、またベトナム人から期待されてきた。しかし1929年までにサイゴン市議会を通じて民族主義的主張を実現するという仏越提携政党インドシナ立憲党の方針は、フランス植民地政府の検閲によって行き詰まった。

1933年以降、サイゴン市議会とコーチシナ植民地議会選挙では、インドシナ共産党系とトロツキスト系の共産主義者で形成されるより急進的な「労働派」が躍進する。しかし、1933年から1939年の間のサイゴン市議会・コーチシナ植民地議会の議会選挙のベトナム人登録有権者数＝選挙の規模自体は縮小傾向にあり、左派候補の当選は浮動票によるところが大きかった。選挙規模の縮小は植民地政府の選挙干渉が議会制度に対するベトナム人の期待を失わせたことが背景にある。従って、サイゴン市議会およびコーチシナ植民地議会の左傾化がインドシナにおける人民戦線運動の拡大の証左になるという先行研究の議論は必ずしも成立しない。実際、サイゴン市議会議員選挙とサイゴン市におけるコーチシナ植民地議会選挙においては、保守派の立憲党も革新派の「労働派」も、主な選挙戦のターゲットは官吏であった。「労働派」の運動はインフォーマルセクターを十分に動員できないという限界性を抱えていた。

〈第2セッション〉

自然資本の意味と価値をめぐる交渉

—ベトナム中部における PFES（森林環境サービスへの支払い）の実施と地域住民

生方史数（岡山大学）

昨今、環境問題への関心がグローバルレベルで高まる中で、価値の高い自然環境に対して市場や社会を通じて支払いを行うことで、その環境を保全するという手法が途上国において実施されるようになってきている。これは、経済システムの外に置かれてきた自然を「資本」として組みこむ事業にほかならないが、このような「資本化」のプロセスでは、対象となる自然の多様な意味と価値を経済システムの下で接合することを要求する。本研究では、ベトナムにおける PFES（森林環境サービスへの支払い）の実施を事例として、自然の意味と価値（ここでは経済的なものに限定する）が接合される現場で何が起きているのかを検討した。

なお、本発表のデータは、2015-2016年に主にベトナム中部トゥアティエン・フエ省およびクアンナム省で実施したカウンターパート（Truong Quang Hoang 氏：ベトナム中部農村開発センター所長）との現地調査に基づいている。調査では、PFESにかかわるステークホルダー—国家レベルの政策策定者、省レベルで政策を実施する役人（FPDF スタッフなど）、技術的な基盤整備を実施するコンサル業者、政策実施の末端に位置する郡レベル・コミュニティレベルの森林官や行政官、資金の徴収元であるダム事業者、資金の分配先である地域住民などを対象に聞き取り調査を行い、必要であれば現地踏査を行うことで、PFES が実施されるプロセスと実施対象地域に与えた影響を検討した。

その結果、以下の3点が明らかになった。第1点は、森林という自然が「資本化」される際に、行政組織である森林保全開発基金（FPDF）が、「資本」からのフローであり支払いの対象となるサービスである「森林環境サービス（FES）」の徴収と分配を仲介する役割を果たしており、コンサルなどの技術者を動員して独占的に意味と価値を創出していたことである。特に、GIS 技術は FES に関連する様々な情報を統合し、「公定」の意味や価値を創出する際に決定的な役割を果たしていた。第2点は、ダム事業者や地域住民といった他の利害関係者が、対象となる FES に対して異なる意味づけや価値づけを行っており、それらと「公定」の意味や価値とのギャップが生じることで、FES の定義やその配分にかかわる様々な矛盾が生じていたことである。そして第3点は、一部の地域住民が、上記のギャップを埋めるために、政策の「誤解」や無視といった消極的なものから当局との交渉に至るまで、硬軟織り交ぜた様々な対応を行っていたことである。

以上の結果は、「資本化」という自然の新たな商品化の傾向を考察するうえでも、グローバルレベルで生成される環境対策の制度や手法が「現地化」し、自然や社会に影響を与えていく過程を考察するうえでも有益な情報を提供していると考えられる。本報告は 20 世紀前半にサイゴン市議会議員選挙とコーチシナ植民地議会選挙の現地人議員枠をめぐる行われたベトナム人の政治運動の分析を通じて、サイゴン市を舞台とする仏領期のベトナム人の政治運動の都市内部における動員力の限界性を検討するものである。

〈第3セッション〉

日本占領下インドネシアでの文教・文化政策と刊行物が果たした役割

—サヌシ・パネ著『インドネシア史』を中心に—

姫本由美子（トヨタ財団）

ナショナリズムの生成において、商業出版の発展と国民出版語の形成が重要な役割を担っているとされる。ナショナリズムが高揚したとされる日本占領期とそれに続く独立闘争時代におけるインドネシアでの刊行物の点数は、戦時期であったため決して多くなかったが、それらの刊行物はどのような特徴をもち、どのような役割を果たしたのであろうか。

本報告では、日本占領期に焦点をあて、インドネシア国立図書館が1983年に編纂した日本占領期インドネシアの刊行物リスト約400点を対象に、その出版元、書き手、出版言語、さらに刊行物の中でもナショナリズム醸成と関係のあると考えられる歴史書を、日本軍政の文教・文化政策との関係から明らかにする。本要旨では、紙幅の関係から、歴史書に絞って記す。

日本占領下のインドネシアで刊行された歴史書については、日本の歴史がインドネシア語で刊行されただけではない。1942年の大東亜諸民族の化育方策に関する大東亜建設審議会答申や『ジャワ年鑑』が、従来の欧米の謀略的歴史、地理を是正すべき大東亜の総合的歴史（日本を中心とする）の教科書用図書の編纂方針を示しているように、1945年にバライ・プスタカからプリヨノ著『大アジアとジャワ略史』がインドネシア語で刊行された。しかしそれ以前の1942年には、欧亜混血のダウウェス・デッケルの『高等学校向けインドネシア略史』がオランダ語からインドネシア語に翻訳されてクシャトリア学院から刊行された。さらに1943年初めに、インドネシア人がインドネシア語で初めて執筆したサヌシ・パネの『インドネシア史』4巻中の第1巻がバライ・プスタカから刊行された。両著者は歴史共有に基づく属地主義からインドネシア人を捉え、「自分たちがどこから来たのかではなく、この地で何を行ってきたのか」が重要であると考えていた。そのため、検閲の緩い占領初期に両書の刊行が実現したと言えよう。また、マジャパヒト王国やタイのチュラロンコン王の行いを帝国主義の一種と考え、古代の王などを美化していたわけではない。

さらに、蘭領時代の蘭印史の歴史教科書がインドネシアの古代史を簡略扱いしたのに対し、両書ではその時代に十分な紙幅が割かれた。このことは、インドネシアの古代史研究の成果、すなわちオランダ等の植民地宗主国である帝国の知が、自分たちの歴史であるにもかかわらずオランダ語等を解する一部のインドネシア人知識人によってしか共有されていなかったことを示す。そして、たとえその成果がインドネシア語に翻訳されただけのものであったにせよ、多くのインドネシア人が初めて自分たちの歴史を体系的に知ることを可能にした。また両著者は、そこにインドネシア人の視点を多少なりとも織り交ぜようとした。

その後、1944年に前書は改編されて再刊されたが、属地主義に基づくインドネシア人の定義からオランダ人は排除され、後書は1945年2月に刊行された第4巻に、含むべき民族主義運動の章が入れられなかった。しかし、同書は、インドネシア語で書かれた当時唯一のインドネシアの歴史書として1950年に内容が改訂されて、1965年まで2巻本として7版にわたって刊行された。また、学校の教科書としても利用された。しかし、1957年にガジャマダ大学で開催された歴史学に関する会議での議論、欧米で歴史学を収めたインドネシアの歴史学者の出現、また1968年の著者の死去によって、同書の再販は止まった。

〈第4セッション〉

タイにおける日本の鉄道車両

—蒸気機関車から新幹線へ—

柿崎一郎（横浜市立大学）

本発表は、タイにおける日本の鉄道車両の役割を分析することを目的とする。日本の鉄道車両のタイへの導入には3つの波が存在した。

最初の波は1930～1940年代に出現し、蒸気機関車を中心としたものであった。タイは19世紀末に鉄道を導入後はヨーロッパから鉄道車両を輸入していたが、日本の鉄道車両の価格競争力が増したことから1936年に初めて日本に蒸気機関車を発注した。その後、第2次世界大戦中には日本軍が軍事輸送のために持ち込んだ車両も加わり、終戦直後にはタイ米とバーターでの日本製の鉄道車両の導入も行った。このため、この時期にタイにおける日本の鉄道車両の存在感が急速に高まった。

第2の波は20世紀後半のタイ国鉄の復興と近代化のための輸入であり、ディーゼルカーがその中心であった。第2次世界大戦後も疲弊した鉄道の復興のためタイは多数の鉄道車両を輸入したが、その大半が日本製の車両であった。この時期にタイは世界銀行の借款を用いた鉄道車両輸入を開始し、日本製のディーゼル機関車も初めて輸入された。タイでは日本のディーゼルカーのほうがタイでの評価は高く、1960～1980年代に導入したディーゼルカーはすべて日本製であった。しかしながら、タイ国鉄の経営悪化から1990年代をもって新車の購入は大幅に減り、韓国や中国など後発国からの輸入が中心となった。

第3の波は2010年代のバンコクの都市鉄道への初の電車の輸入であった。1990年代に日本のODAを用いて建設された最初の地下鉄用車両に日本製車両が用いられるとの期待が高まったが、最終的により好条件を出したドイツ企業が受注するに至った。その後、2016年に開業した路線が日本の都市鉄道運行システムを採用し、日本の電車が初めてバンコクで運行されるようになった。さらに、2015年から日本の新幹線技術を用いた高速鉄道計画が浮上し、計画通りに行けば近い将来新幹線がタイで運行される可能性が出てきた。

このように、日本製の鉄道車両はタイ国鉄の近代化に貢献し、1951～2015年までの車両投入両数の46%と最大のシェアを誇ってきた。日本の鉄道車両メーカーにとってもタイは重要な輸出先であり、2000年までの累積輸出車両数では世界第3位の地位を誇っていた。しかしながら、近年は価格競争力の低下により在来線用の鉄道車両市場は後発国に奪われており、金額ベースで見ると2000年までの累積輸出額では世界第16位と低くなっている。このように、日本の鉄道車両の存在感は明らかに低下したが、タイには依然として都市鉄道や高速鉄道など新たな鉄道システムを、鉄道車両のみならず信号、運行システムなどを包括したパッケージとして導入するニーズが存在する。このため、日本企業は従来の鉄道車両のみの輸出から鉄道システムの輸出へと方針を転換し、単なるサプライヤーからオペレーターへとより関与を深めることで今後もタイの鉄道市場を維持できよう。

<第5セッション>

植民地期西ジャワの経済発展とバタヴィア港の貿易

植村泰夫（広島大学）

問題の所在

インドネシア経済史研究では、1930年代以降にジャワ経済の中心が中・東ジャワから西ジャワへ移ったこと、バタヴィア港がスラバヤ港を凌いでジャワ第一の貿易港になったことが指摘され、その変化の要因についてもいくらか述べられてきた。しかし、西ジャワ経済の発展に果たしたバタヴィア港の貿易の役割については、十分には検討されていない。そこで、本報告では対象時期を19世紀後半~1940年に絞り、貿易統計に依拠して同港の貿易の特徴をスラバヤ港との比較を念頭において明らかにし、この問題を考えてみた。

1. 貿易額からみたバタヴィアの特徴

貿易額からみたバタヴィア港の地位は、次のようにまとめられる。第1に、19世紀後半期、バタヴィアは輸出入ともジャワ最大の港だったが、その後の糖業の発展によって遅くとも1910年代以降はスラバヤの後塵を拝することとなった。しかし、1930年代は世界恐慌による糖業大不振のおかげで、首位の座を回復した。第2に西ジャワ地域経済の中でのバタヴィア港の役割を見ると、西ジャワ産品輸出は時が経つにつれてますます集中したが、輸入では西ジャワ内他港の役割が次第に重要となった。

2. バタヴィアの主要輸出品とその輸出先

同港の主要輸出品は、18世紀末にはアラックと砂糖、アガルアガル、ナマコ、塩、米だったが、19世紀末にはコーヒー、錫、米、樹脂類、胡椒、皮革、コプラ、茶、キナ樹皮となり、米を除いて大きく様変わりした。1910年代以降には茶、錫、ゴムの三大輸出品にキニーネとキナ樹皮、黒胡椒を加えたものに変化した。また、それらの輸出先を検討すると、バタヴィアの輸出は少なくとも19世紀末以来、一貫してヨーロッパ指向が強かった。

3. バタヴィアの主要輸入品

20世紀前半期には、布と食糧（米+魚+その他の食糧）が突出して多く、これに資本財（鉄・鉄製品+機械）が続いた。これらの推移の特徴として、以下のことが指摘できる。

①19世紀後半以来、最大の輸入品は繊維製品で、中でも布が圧倒的に重要だった。その地位は1930年代以降も継続したが、輸入総計に占める比率は低下した。この時期のジャワに於ける綿織物工業の発展の影響だったと思われる。

②食糧輸入は19世紀後半にも既に重要だったが、その必要は20世紀以降さらに高まった。またバタヴィアとスラバヤでは、後背地の経済構造を反映してかなりの差がみられた。

③鉄・鉄製品や機械、自動車、紙などの輸入は、20世紀以降に新たに重要になった。これらはバタヴィアとその周辺の産業発展、また都市生活の発展を反映したものである。

まとめ

以上を踏まえると、近代ジャワ植民地経済の発展にとって対アジア貿易の役割を過剰に評価する最近の議論は、誤りといわざるを得ない。いま必要なことは、貿易統計などの史料を詳細かつ具体的に検討し、地域差を十分に考慮した議論を組み立てることであろう。