中国とインドの大国化と
21世紀インド洋の国際政治試論
―３つのホットスポット、インド・スリランカ・ミャンマーの現地調査とその比較―

竹中千春（立教大学大学院法学研究科・教授）

21世紀における海洋の国際政治

近代という時代は「大航海時代」、すなわち西欧の海洋進出によって切り拓かれたという議論は、世界史の定説となっている。たとえば国際法という分野における法規範として、現代にまで続く国際法という分野を考える上では、「陸の国際法」に対比すべき「海の国際法」が存在していたことはよく知られている。「国際法の父」と呼ばれるグロチウスにとっては、17世紀初めの国際法の原点は「海洋の自由」を支えるための法規範の必要性にあった。彼は、1609年に『自由海論、インド貿易に関してオランダに帰属する権利について』(*Mare Liberum, sive de jure quod Batavis competit ad Indicana commercia dissertatio*)を著し、アジアとの自由な貿易を求めるオランダの権利を擁護したとされる。

また、19世紀半ばに絶頂期を迎えた大英帝国も、20世紀半ばに覇権を手にしたアメリカ合衆国も、それぞれ「イギリスの平和（Pax Britannica）」あるいは「アメリカの平和（Pax Americana）」と呼ばれるような世界大の支配力または影響力を実現した。そして、超大国としての力は、資本主義時代の成長経済によって可能となった国の財源と、それによって実現された世界最強の軍隊によって導かれていたのだが、世界で展開する軍隊の主力は海軍力にあった。海を制覇したものが世界を制覇したのである。

しかしながら、長い間、国際政治学の中心的な関心を集めてきた大国間の国際関係というテーマについては、「海洋の自由」を基礎とする海上で展開する政治現象よりも、領土を拮抗させている陸上で展開する政治現象に力点を置いて考察してきたと言っても間違いではないだろう。その原因の一つは、国際政治の中心的なアクターとしての大国が、20世紀半ばまでは、イギリス・ドイツ･フランス・ロシアといったヨーロッパの国々によって占められていたからであり、それらの国々の織りなす国際関係こそが国際政治そのものだったからである。

20世紀後半に登場した二つの超大国、アメリカとソ連は、そのような古い範囲の国際政治を逸脱する帝国的な存在であった。アメリカは大西洋と太平洋にまたがる海洋国として展開し、それを軍事的に可能としたのが、海軍に加えて、海から陸に上がって作戦を遂行する海兵隊と，長距離の飛行能力を持つ20世紀に登場した空軍であった。海軍もまた、海上での展開に止まらず、第一次世界大戦以降、深海に潜って移動する潜水艦という新しい分野を急速に発展させた。とはいえ、ロシア帝国の継承者とも言える社会主義国家ソ連は、19世紀以来の「不凍港」を求めるという要求は強かったものの、基本的にヨーロッパからアジアに広がるユーラシア大陸の大国という性格が強く、世界の海においては圧倒的なアメリカの優位が続いた。核時代の国際政治を代表して、米ソの軍事的な競争の主軸は核兵器とミサイルに置かれていた。

現在、こうした趨勢が大きく変化している。とくに、国際政治においては、覇権国のあとを追うように新興国が急速に大国化し、現状維持勢力を脅かすときに不安定化しやすく、中でも海での覇権争いが起りやすい。たとえば、20世紀前半から半ばにかけて、アジア・太平洋地域で大国化した日本は、海を渡って植民地帝国を形成したが、欧米帝国の海軍力を脅かすような存在になりつつあった第一次世界大戦後、アメリカが主導するワシントン海軍軍縮協定によって、軍拡に一定の歯止めをかけられる存在にすら成長していた。

日本の海軍は1941年12月に真珠湾を攻撃してアメリカとの戦争に突入したが、早くもミッドウェーの海戦を境に太平洋では後退し始め、アメリカの海上覇権を突き崩すことはできなかった。そして、現在、世界経済を牽引している中国が、アジア・太平洋地域を中心に、経済的な進出に止まらず、軍事的な海洋進出を展開していることが各国から警戒されている。東シナ海や南シナ海における島とその周辺の海域を巡って、中国が激しい主権の主張を繰り広げていることは、その一例である。

このような展開の中で、アジアの東西を結び、インド亜大陸を中間において、アフリカ大陸・オーストラリア大陸・南極大陸に囲まれる巨大な海域としての、いわゆる「インド洋（the Indian Ocean）」が、国際政治の中でこれまでにないほどの関心を集め始めている。先述したように、グロチウスにとっての大問題は、海洋国としての拡大をめざす自国オランダが、ポルトガルに閉め出されることなく、どのように東インド、つまりアジアの東方へと貿易の担い手として進出できるかというものであったが、彼にとっても問題の焦点は「インド洋」とその隣接地域の国際関係にあったのである。

インド洋への着目する国際政治論

21世紀の国際政治経済、とくに海洋の問題として「インド洋」を論じたのが、ロバート・D・カプラン(Robert D. Kaplan)である。彼は、*Monsoon: The Indian Ocean and the Future of American Power*の中で、「インド洋は、地理的に非常に刺激的な存在だという以上のものである。インド洋とは、すでに一個の理念である。イスラームというものを見通すことのできる印象を与え、イスラームを中心に置き、それをグローバルなエネルギーをめぐる政治や世界各国の海軍の重要性と関連付けながら、イラクやアフガニスタンという見出しの言葉を超えた多層的かつ多極的な世界を展望させるものなのである」と書いている。

また、カプランは他の論文では次のように記述している。「インド洋の地図は、21世紀の国際政治の展開する舞台（contours）である。ただし、ここでもなお、アメリカ合衆国は平和を維持し，グローバル・コモンズを守るべきである。すなわち、テロリスト、海賊、密輸船を取り締まり、人道的支援を提供し、インドと中国の競争を管理しなければならない」、と。アメリカを背景に論陣を張るカプランのような研究者にとっては、現状維持をめざすアメリカという国がどうするかという政策的な関心が重要なのだが、自国がインド洋にまったく接していないアメリカでさえ、20世紀後半の世界にはなかった新しい課題、すなわちイスラーム、テロや海賊といった非国家的な新しい安全保障、国際的な介入・復興支援・平和構築、そしてアジアの新興大国としての中国とインドの台頭といった課題に取り組まなければならない、それほど重要な海域だと論じられている。

さて、中国の海洋進出が引き起こしている国際的な緊張は、中国の領土に隣接する東シナ海や南シナ海だけに止まらない。たとえば、国境を接し、1960年代初めには領土紛争で敗北したインドが、積極的な中国の進出に危惧を表明して、すでに何年も経っている。そうしたインドの恐れを著した概念が、「真珠の首飾り（the String of Pearls）」である。これは、現在のインド共和国の周囲をぐるりと囲むように、中国がインフラ投資を積極的に用いながら、東南アジアのほうから中東、アフリカ、ヨーロッパへとつながるルートとして、ベンガル湾、インド洋、アラビア海へと軍事的な拠点を増やしているという仮説である。

実際、三十年間続いた成長経済の賜としての中国資本をテコに、中国は世界各地に攻撃的とも言えるプラント輸出を行なっている。スリランカ、パキスタン、モルジブ、モーリシャスといった国々に港や空港を建設する計画を進めており、ミャンマーのチャオピューには中国の雲南省に連結するパイプラインを作り、マラッカ海峡を通らなくても中東・アフリカからのエネルギー資源を自国に供給できるシステムを確保しようとしている。こうした海からの包囲に加えて、中国国内のチベット自治区や新疆ウイグル自治区から延長し、中央アジア諸国やパキスタンを直接つなぐ幹線道路を建設してきた中国にとっては、

人民解放軍が自由に行き来できる交通網によってインドを陸からも取り囲んでいることになる。1990年代以来、ソ連と同盟を結んでいた社会主義時代に決別し、新しい安全保障の体制を模索しているインドにとっては、海軍力の発展が急務となっている。

インド洋は20世紀以来、アメリカの第七艦隊が管轄する地域であるが、カプランが論じたように21世紀の重要な課題が多重的に積み上げられているインド洋について、安全保障の新しい枠組みの構築に努めてきた。アメリカの海軍力の拠点を持つ日本との日米安全保障条約を重要な柱に、韓国やオーストラリア、シンガポールなどのASEAN諸国とともに、インドとの安全保障上の連携を強化させてきている。

３つのホットスポット――インド洋沿岸の国々と土地の人々

とはいえ、アジア地域研究者としては、21世紀の大国秩序とそれぞれの軍事力を基礎とした「大戦略（Grand Strategy）」として、インド洋という広大な海洋空間を捉える国際政治の視点とは次元を異にして、アジアの国々や地域でいったい何が起っているのかが、より大きな関心の的である。21世紀の国際政治の舞台の足下となる社会では、何が起っているのか。その地方あるいは国の政治は、こうしたインド洋の国際政治とどのような結びつきがあるのか。また、人々の社会や経済の活動はどのような変化を被っているのか。

そうした視点から、2013年、2014年、2015年、2016年とインド洋に臨む国々や地域を調査してきた。具体的には、パキスタンに隣接するインド北西部のグジャラート州、内戦後のスリランカ、そして民主化過程にあるミャンマー、最後はインド東南部に位置し、ベンガル湾に臨むタミル・ナドゥ州である。それぞれの国の国内政治と地方におけるローカルな動きを観察することで，インド洋を捉えるオルタナティヴな議論が展開できるのではないかと期待しつつ、研究対象や研究方法を異にする複数のアジア研究者によるチームでの視察調査を実施した。その成果を簡単に紹介しておきたい。

インド・グジャラート州

「インド」という国を語るとき、どうしても首都ニューデリーの観点から、南アジアの地域大国であり、世界の大国としても注目されつつある「インド」という主体をイメージしてしまうが、すでに13億を超えたとされる大きな人口を持ち、2000キロメートル以上も隔てた地域を抱え、膨大な数の言語や民族の人々が暮らし、宗教も多様な国が、シンプルに「インド」とまとめ上げられること自体が、一種のフィクションであるとも言える。そうした認識を前提とすると、首都とは異なる地理的な位置にある地域を考察することで、新たなインド論が見出せる可能性がある。

グジャラート州を調査するに先立って、2011年にはインド北東部のアッサム州を視察していた。北東部には1961年の中印国境紛争で問題となったアルナチャル・プラデシュ州もあるが、第二次世界大戦中には中国での抗日戦線を支援するための「援蒋ルート」が作られた地域とも重なる。ヒマラヤにつながる高い山々と熱帯地方のジャングルの広がる地域で、中国との歴史的なつながりも深いだけでなく、両国の間にはミャンマー、バングラデシュ、ブータン、ネパールという中小国も存在している。

第二次世界大戦後から中国の文化大革命の時期にかけては、毛沢東主義的な共産主義勢力が武装しながらインド側に侵入し、インド側でも武装革命をめざす人々がリクルートされたが、そうした対外的な影響だけでなく、多様なアイデンティティを持つ先住民の多い地域で、「インド」に統治されることを受入れない人々による武装抵抗が頻発する地域であり続けてきた。つまり、貧しい辺境地域であり、さらに対外戦争や内戦のような武力行使が続く地域であったということである。21世紀に入り、そうした北東部の中心であるアッサム州では、政府による反政府武装勢力の鎮圧された後の経済建設が企てられ、真っ先に幹線道路の建設が進められている。そうした開発の裏には、巨大な影響力を発揮して

いる中国を抑制したいというインドの国家的な目標がある。

このように、インドの一地方も、中国の大国化、そしてインドと中国の競合という国際的な変動の最中にあることがわかるが、グジャラート州はどうだろうか。ここは、アッサム州とは対称的に、パキスタンに隣接する北西の地域で、考えてみれば中国からはもっとも遠いインドの地域の一つである。歴史的にも中国との関係性は薄く、逆に西アジアや中央アジアのシルクロードとのつながり、ペルシャ湾やアラビア海の湾岸地域との海のつながり、そしてインド洋を経たアフリカ大陸とのつながりが濃い土地である。

調査としては、グジャラート州の中心的な都市アフマダバードから入り、南に下った中規模の都市ラージコットを通り、さらに南下して中心的な港町ポールバンダルに向かうこととした。アフマダバード、ラージコット、ポールバンダルは、少し前まではでこぼこ道で長時間の移動が必要だったというが、アフマダバードとラージコットの間だけでなく、日本のJICAの支援によりラージコットとポールバンダルの間に高速道路が新しく建設され、6時間ほどで全行程を車で移動することができた。

グジャラート州の沿岸地域は、カティヤワール半島をめぐって長い海岸線があり、乾燥性の気候のため農業ではなく商業に秀でた地域で、ポールバンダルやスーラットのように海上貿易で港町として栄えてきた。また、インド亜大陸から北西地域を結び、インド洋に面したアラビア半島、アフリカ東海岸、東南アジアの港と交易を行ない、言語・文化・宗教などの面でも多彩な影響を受け、インドの外の世界に窓を開いた社会的性格も維持してきたという特徴がある。15世紀以降ポルトガルは、インド亜大陸西海岸のゴアを主軸に、グジャラート地域のスーラットを拠点として香料貿易貿易の拠点としたが、16世紀にはオランダが登場し、セイロンを拠点として、東アジアへのルートとした。その後、イギリスが進出を行なう。グジャラートの海岸も権力交替の波の中に置かれたが、広域的な貿易の中で人々の移動も行なわれた。

19世紀後半以降、アフリカ大陸に投資したイギリス資本がインド亜大陸に労働力を求め、多くの人々がアフリカに渡った。グジャラートは、タミル人の地域と並んで、数多くアフリカへの移民を生み出したところである。少数の商人らも渡ったものの、鉱山労働者や農業労働者としてインド系の移民が半ば奴隷的な「債務労働者(indentured labor)」として南アフリカに移住し、後のアパルトヘイトに継承されるような人種差別をも経験したが、こうした状況を打開するために、初のインド人弁護士として南アフリカに渡ったグジャラート出身のモーハンダース･カラムチャンド・ガンディーは、非暴力不服従運動によってインド人の権利を主張した。若き日のマハトマ･ガンディーである。

ガンディーの家はグジャラート地域にいくつも存在していた藩王の国々の宰相を務める家柄で、父はポールバンダルの王に仕え、ここを去らざるを得なくなった後はラージコットの王に仕えた。ガンディー自身はポールバンダルで生まれ、ラージコットの学校を卒業している。今回の調査は、インド洋沿岸地域の調査であるとともに、ガンディーの歴史的な足取りを辿るものとなったが、それは大英帝国時代のインド亜大陸が内陸の植民地国家であっただけでなく、海洋のインドであり、しかも移民を送り出すインドでもあったことを再認識する調査ともなった。

ポールバンダルの現在は，政府に主導された開発計画の中心に置かれている。2001年よりインド人民党の指導者としてグジャラート州の州首相となったナレンドラ・モディ氏は、同州の急速な経済発展を目標とし、積極的にインフラを整備し、国内外の資本を誘致し、一時は10%の成長率を実現したと評価されているが、グローバリゼーション時代の海洋にグジャラートをつないでいくための出入り口として、ポールバンダルに巨大な新しい港湾を建設するということは、とくに重要な計画であった。昔からある漁港としてのポールバンダル港とは別に、沖合にコンクリートの桟橋を作り、大型の輸送船を受入れることのできる巨大な新港を建設してきている。この港から高速道路へとつなぎ、高速道路の両側には経済特別区を設け、空港を建設中である。

19世紀までの古さを残すポールバンダル港と、21世紀のインドの未来、まさに世界への野望を著し、中国との競争をも意図するようなヴィジョンを体現する近代的なポールバンダル港の対比。ここに、「中国とインドの大国化」とインド洋の大戦略としての「真珠の首飾り」とも深く関わる、グジャラート州の一海岸線における変動が顕れていた。おそらくは港湾整備のための土地の収用、建設や企業の排水による汚染、導入される他所からの労働者など、いろいろな問題が生じつつあると推察するが、当面、地元の多くの人々はきな臭い変動にはそこまで巻き込まれておらず、ゆったりとした暮らしを維持しているような外観であった。

スリランカ

2014年3月には、スリランカ調査を行なった。タミル武装勢力と政府との間で1983年いらい続けられてきた内戦が政府側の勝利で幕を引かれ、軍が中心となったラジャパクシャ大統領の下にある政権主導の復興計画が進められている時期に当たっていた。「21世紀インド洋の国際政治」という観点からだけではなく、「紛争後の国家建設と経済開発」という観点からも興味深い研究対象である。調査のルートとしては、首都コロンボに入り、そこから南に下って古い港町ゴールへ至り、さらに南から東に進んで新しい港が建設されているハンバントタに向かうという計画を立てた。

そもそも今回の調査の目玉はハンバントタであった。ここは果物のマンゴーのような形をしていると言われるスリランカの島の一番南端に当たり、いわばもっともインド洋に突き出した場所にある。また、ラジャパクシャ大統領の出身地で、つい先頃までは小さな漁村しかない僻地だったが、短期間に中国資本が投下され、中国企業が建設する巨大な港、空港、国際会議場がある町に変貌している。まさに「中国の大国化と海洋進出」のシンボルのような土地である。

出発点のコロンボでは、予想に反して厳しい紛争の爪痕は表面的には感じられず、ここ数年、持続的に６％を超える経済成長率を記録しているだけに、インフラ整備においても商業活動においても、活発な活動が展開されていた。とくに、19世紀にイギリスが建設し、それ以来使用されてきたコロンボ港の老朽化に直面しており、21世紀のインド洋の海運を見込んで新たな投資をするために、ラジャパクシャ政権は中国からの借款によって新しい港を建設する計画を進めていた。すでに作業は着手されており、従来は高級ホテルの臨む美しい海岸線の向こうに、巨大な工作機械が設置されていた。

次に、コロンボから空港を通り、さらに南下してゴールをめざしたが、日本のJICAが支援して建設された幹線道路を使って、3時間程度で快適にゴールに到着することができた。ここは古くから海運貿易で栄えたところで、西方から海を渡ってきたイスラーム、ポルトガル、オランダ、イギリスなど、順々に訪れた勢力の影響を受けて、コスモポリタンな雰囲気を保つ土地である。内戦が終結してから、観光立国をめざすスリランカに再び観光客が増えてきたが、温かい日差しと美しい海を求めて、多くのヨーロッパ人が訪れている。

ゴールの歴史博物館は非常に興味深い状況に置かれていた。二つの部屋に分かれていて、一方の部屋にはもともと陳列されていた歴史的な品物が置かれているが、もう一つの部屋は赤と金で装飾される中国的なものに改装されていて、鄭和の巨大な銅像が置かれ、鄭和の船が明朝の時代にスリランカのゴールまで到着していた史実にスポットライトが置かれた展示がなされていた。鄭和の船はコロンブスの船の何倍も大きかったこと、鄭和がやってきたときからスリランカの王国との交流が始まり、スリランカ一帯の海は「中国の海」となっていたことが語られていた。部屋の入り口には、中国の要人を迎えたラジャパクシャ大統領の写真、中国とスリランカの友好協力関係を約束する文書の複製が飾られていた。要するに、「中国の大国化」という現代の変化に合わせて、中国政府と強い協力関係を持つラジャパクシャ政権の下で、ゴールという町の歴史自体が再解釈されるだけでな

く、人々の目に触れるようにヴィジュアル化されて展示されている、ということである。

インド洋の沿岸地域という点で、現代的に重要なのが自然災害と人間社会の関わりという課題である。その点で、ゴールは特徴的な町の景観を持っていると、数々の人々が指摘してくれた。最近では、2014年12月インド洋沿岸地域をも襲ったスマトラ沖大地震・大津波の影響は、スリランカの頭部や南部の沿岸地域にも及んだものの、津波の被害から町を守る優れた堤防を築き、建物自体が波から町を守る設計になっている、古いゴールの要塞地域にはほとんど被害がなかったという。そうした町や海岸線を歩いて観察できたことは、興味深かったが、こうした歴史的な建造物と現在の人々の暮らしが結び合って組み立てられていることも、高く評価できる点である。

最後に、ゴールからハンバントタへの移動を行なった。この二つの町を結ぶのは、まさに2014年3月に開通した、中国からの借款によって建設された新しい幹線道路である。私たちの行程では、行きはまだ完成していなかったので古い一般道路でハンバントタに向かったのだが、帰りはちょうど開通式の後で、できたての高速道路を通ることができた。道路ができると、安全でしかも短時間の移動ができるようになり、町と町の距離が短縮される。プラスばかりのようだが、途中の町では、こうしたスリランカ政府の強硬な開発政策による土地収用の問題や、貧困や人権保障の問題は政府によって看過されているだけでなく、むしろ悪化しているという指摘を，農村のNGO関係者から伺った。

いよいよ到着したハンバントタでは、最初に新設された政府の建物を訪れ、官僚の女性の談話を聞いた。大統領の肝いりで開発政策が推し進められていることの賛美以外ではありえなかったが、まだできたばかりの贅沢な執務室を後にして出るときに、公用車として使われている白いバンに、消えかかったJICAの文字があるのを見て複雑な感想を抱いた。

その後、一期目の工事が完了し、二期目の工事に入ろうとしているハンバントタの国際港へと向かった。主立った開発地域を結ぶのは幹線道路である。そこから港湾開発地域に入っていくと、管理事務所の大きな区画の入り口には中国の建設会社（公司）の名前が大きく刻まれたプレートが立っていて、内部はまるで中国の管轄する行政区のようになっている。土地の人から紹介された，開発担当のスリランカ側の役人に話を伺ったのだが、結局、建設主体は中国企業なので、スリランカ側の情報は二次的で、あまり頼りにならない感触は否めなかった。

次に、管理事務所の区画を出て、一般に公開されている港湾開発地域を訪れた。社会科見学として訪問している中学校の大型バスが駐車していて、多くのこどもたちが新しい港と青い海を楽しんでいただけでなく、ふつうの人々も観光に訪れている様子であった。ハンバントタ地域は、第二次世界大戦中に日本が収集した海洋の地図（外邦図）で見ると、特定の形の印がいくつも描かれているところで、いったい何を意味するのかと疑問に思っていたが、要するに沿岸が固い岩礁になっていて、港を建設するためにはあまり適していない地形だということを示していたことが判明した。そのため、JICAはここでの建設を打診されたものの、建設には適しないという判断を示したと言われている。中国企業の工事では、膨大な量のダイナマイトが使われて、爆発によって岩礁を破壊して、海の底を深くして、港を建設している。

結局、ラジャパクシャ大統領が習近平国家主席に直接電話で話して、翌日には中国からの大型借款が決定され、ものすごい速度で着工されたと、関係者のインタビューで伺った。スリランカの側には、軍人出身の大統領であるラジャパクシャ氏が、2015年の大統領選挙の前に大型のインフラ整備を行なって、それを国民大に宣伝したいという政治的な動機があったとされている。中国がインフラに投資する場合には、エンジニアだけでなく労働者も中国から一プロジェクト千人くらいの単位で送り込んできて、現地人と交流しないよう、目立たないように中国人村をつくる。その結果、現地の人々の雇用状況は良くならないし、現地への技術移転や教育効果もないのだが、発注する側からすれば，労働問題の発生も回避しつつ、極めて短期間に工事が完成するという利益がある。たとえばラジャパ

クシャ大統領の立場に立てば、中国の会社の突貫工事で派手な建造物が完成すれば、大統領選挙で実績を強調するのに間に合うのである。

ハンバントタの国際港は、インドのど真ん中に位置し、海運の新しい中継地点として発展をすることがめざされた。ベンガル湾を通り、インド洋を経て、ヨーロッパやアフリカに行く船や、その逆を行く船が、スリランカの島を回り込んで首都コロンボやインドのチェナイの港へと向かわなくてよい。運輸会社にとっては航路の節約になるが、それだけでなくて、ラジャパクシャ大統領の故郷が繁栄し、借款を与え工事を完成させた中国の企業が潤い、中国政府の対外政策にも資する。そうした目的であったと言われるが、インドやアメリカや日本は、中国が巨大な倉庫を置くだけにとどまらず、将来的には軍事的な拠点へと変えるのではないかと懸念している。

気になるのは、中国の借款の契約条件である。中国の借款の特徴は、最初の数年間は償還しなくてよいのだが、後に高い利率での償還を要求する内容になっている。したがって、返済には大変な努力が必要だと推察され、もしも返済不能になれば、契約条件の見直しをして、港の一部を中国側が自由に使う、つまり経済的な目的だけでなく軍事的な目的でも使うことを要求する可能性もあると考えられる。しかし、スリランカ側は必ずしも、その時点では、負担になるとは予想しておらず、インタビューを行なった政府関係者の何人かは、スリランカが仮に返済しなくても港はもうできあがっているわけだからという、かなり虫の良い予想を述べていた。これもまた、「真珠の首飾り」の実像である。

ハンバントタには、もう一つ中国の巨大な建造物がある。ハンバントタ国際空港である。都市どころか町もなかった土地だから、交通のハブでも何でもなかったところ、言ってみれば象の群れが暮らしていたようなところに、忽然と顕れた国際空港である。したがって、人々の動きのニーズはなく、2014年3月時点では、スリランカ空港の便がかろうじて毎日、ドバイの航空会社が週2便といった運航計画である。にもかかわらず、輝くほど贅沢にできた新しい空港で、これを見るために観光客が集まっていた。

コロンボ—ゴール—ハンバントタの調査は、行く先々でスリランカ政府の強硬な開発姿勢と中国の進出を確認したが、調査の後半ではコロンボからベンガル湾に臨む東海岸のトリンコマレーに飛び、逆の状況を視察することになった。トリンコマレーは東南アジア、とくにシンガポールに近く、第二次世界大戦中には日本軍がシンガポールから多数の戦闘機を飛ばし、イギリス海軍の拠点であったトリンコマレーに大空襲を行なった遺跡もある。人口的には、南部とは異なってタミル人やイスラーム教徒が多く、内戦時代には戦闘地域の一角となり、2014年3月時点でも、スリランカ軍による占領と警戒が続いている状態だった。タミル人の所有であった土地は，スリランカ軍が没収して返還しておらず、タミル人の避難民帰還とともに土地返還問題が指摘されていたが、ラジャパクシャ大統領の下では実質的に軍が土地を掌握しているため、避難民帰還も土地の返還も進んでいない状態だった。

トリンコマレーには、開発支援の資金はまったく回されていない。日本の古いセメント工場があるほかは、ほとんど産業もなく、非常に寂れた町で、ハンバントタとの対照は著しかった。フランスが支援した橋が架かっていたので、それを写真撮影しようとしたら、橋の入り口に軍のチェックポイントがあって、警戒を逃れて直ちに出発するということもあったように、軍の厳戒態勢が続いていて、とても自由な経済活動を活性化するという雰囲気ではなかったが、開発が行なわれていないだけ、美しい自然海岸や森は維持されているので、将来的な観光資源は残されている状態である。

以上が調査の報告であるが、それぞれの国や地域の状況は、国際政治だけでなく、それと結びつく国内政治の動きによって大きな変動を被る。2015年1月スリランカの大統領選挙が実施され、予想に反してラジャパクシャ大統領が敗北し、軍事クーデターもないまま、平和裏に下野した。8月には議会選挙が行なわれ、それまでの与党が敗れ、新大統領側の勝利となった。こうして内戦後の「民主化」とも考えられる政権交代が行なわれたわ

けだが、新政権発足早々、中国の借款によって建設しようとしていたコロンボ港の開発計画について、契約の見直しが発表された。ラジャパクシャ時代には、内戦末期の人権侵害をアメリカやEUが批判して、スリランカに対する欧米の支援は止められていたのが、新政権の下では逆に欧米諸国との接近が現実化した。変化の中で、日本も支援の姿勢を強化している。

スリランカの変動は、この国のインドに対する政策の変化とも関わっている。インドとの対立色の強かったラジャパクシャ政権とは異なり、新政権はインドとも友好的な関係を強める動きを示している。一方には、「中国とインドの大国化」、欧米の影響力の低下、日本の海外援助と経済力の低下という、国際政治経済の変化の方向性があり、他方には、内戦終結を受けたスリランカ社会の統合と安定、国民宥和、復興と開発という課題に臨む際の「民主化」という変化の方向性がある。21世紀のインド洋の国際政治を考える上では、スリランカの動向が一つの鍵となるにちがいない。

ミャンマー

インド、スリランカに続いて、2015年にはミャンマーへの調査を行なった。行程は、ヤンゴンに入り、ビルマ王国から英領植民地の首都であったラングーンの現在を調査した後、空路ラカイン州の中心地であり、パイプラインが建設されているチャオピューを視察し、次に現在の首都であるネピドーを訪ね、さらに北上して古都マンダレーを調査して、ヤンゴンに戻るというものであった。ベンガル湾の沿岸を回り、内陸部を移動してイラワジ河の上流へと進み、再び南下して海域に戻るというルートとも言える。

ミャンマーはかつてビルマと呼ばれた。19世紀後半に英領インドを支配していたイギリスが、タイの手前のミャンマーまで領土を広げ、植民地支配を行なった。第二次世界大戦中にはシンガポールを陥落させた日本軍が侵攻した歴史がある。首都ヤンゴンの港に近い中心街の建物には、未だに日本軍の空襲の爪痕が残り、日本軍が接収して使用した有名なホテルも存在している。東南アジアから英領インドの首都デリーへの進軍を企て、残酷な失敗に終わったインパール作戦は、ビルマの地で展開された。大戦後直ちに独立を果たし、社会主義を謳う民主主義国家として出発した。1958年には日本との賠償条約を結んだ初めてのアジアの一国となった。しかし民主主義は安定せず、19　　年には軍政に転換し、1988年に登場したアウンサン・スーチーの率いる民主化運動にもかかわらず、つい最近まで軍が権力を握る体制が続いていた。

民主化勢力を弾圧し、自由を抑圧するミャンマーは、欧米諸国の経済制裁を受け、日本は経済援助を続けたものの、国際社会の中で孤立してきた。逆に、こうしたミャンマーに対して経済援助だけでなく軍事援助を与え、絶大な影響力を築いてきたのが隣国の中国である。2004年12月スマトラ沖大地震・大津波あるいは2008年5月の四川を中心とした大地震の際にも、国際的な支援をはねつけるほどの孤立した体制であった。

けれども、ここ数年ミャンマーにも変革への動きが起り始めた。ことに2011年頃から、テンセイン大統領の下で中央政府が国際社会に窓を開き、中国から一定の距離を置きながら、グローバルな市場経済に加わり、外国資本を導入しようとする政策を進めた。それと同時に民主化に向けての前進も見られ、2010年国会選挙に続き、2015年11月に行なわれた国会議員選挙では、野党陣営の国民民主連盟が大勝し、実験を握る軍の存在を認めて、軍との協力の上ではあるが、政権交代に近い内閣が成立した。ただし、イギリス人と結婚しているスー･チーは国民ではないとして大統領になることができないという憲法には従っている。

今回の調査で訪れた2015年3月のヤンゴンでは、情報やモノの流れが爆発的に拡大し始めていることが、偶然の経験から読み取れた。たとえば、到着してすぐに空港でも市内中心街の路上市場でもSIMカードは簡単に、つまり登録もなく安価な値段で購入でき、SIMカー

ドを使う携帯電話を持っていれば、そのままグローバルな情報の世界につながることができたのだが、それまではSIMカードの需要に供給が追いつかず、ようやく2週間前に輸入制限が取れて、大量な輸入がなされ、そうした販売が可能になったという話を聞いて驚いた。あるいは、ヤンゴンの都心にある中央電信電話局は、植民地時代いらいの重厚な建物であったが、携帯電話やインターネットの普及によってすでに用途はなくなって、職員もほとんどいなくなり、旧式の機械が博物館のように置いてあるだけであった。驚異的な速度の変化である。

ヤンゴンは、アジアや他の途上国と同様に、急速な都市化によって新しく数々の問題に直面始めている。貧困の問題は、ヤンゴンの町を歩いている限りは直接的には観察できなかったものの、経済的格差、住宅、医療や教育の問題は拡大しているようである。また、都市計画に基づいた都市建設が進められず、乱開発のような状況を招きつつある。タンミンウー氏が設立したヤンゴン・ヘリテージ・トラスト（Yangon Heritage Trust）を訪れて、ヤンゴンの歴史ツアーに参加しつつ、現況の問題を学んだ。ヤンゴンの中心にあるパゴタと、それを囲むように道路や建設されてきたが、深刻な問題が起っているという。

第一に植民地時代以来の欧風の建物が、修復されることなく残存してきたため、痛みが激しくて、本格的な保存活動を市内限り、これ以上の存続がむずかしくなっていること、第二にそれとも関係するが、人々が現実に暮らしている中で歴史的な建物も改造され、壊される危険に晒されていること、第三に中国の企業や投資家が建設業に参入し、公共の都市計画が機能していない状況で、歴史的建造物を壊して安価な現代的ビルを新築する動きが急速に展開していることである。YHTは、こうした状況を変えるために、住民に働きかけ、市長を初めとする市政の担当者や中央政府の関係閣僚とも連絡・調整を行ない、開発の中で将来の観光資源として貴重な古い建物と町並みをどのように保存するかについて、運動と政策の両面で健闘している。

そのヤンゴンがめざしているのが、海に臨みながら、世界に向けて自国を開いていくことである。中国が陸続きで北東から迫ってきているおり、これまでの軍政と極めて近い関係にあるのに対して、ミャンマー自身が所属し、すでに議長国も務めた東南アジア諸国連合(ASEAN)との連携は，政府だけでなくビジネスをめざす民間セクターにも重視されている。とくに、隣接するタイは経済的な先進国であるとともに、ゆっくりと民主化を進めてきた国として親しまれ、尊敬されている。さらにミャンマーの移民や難民が流れ込んでいる地域としても深い関係を持っている。2015年春には、11月の選挙を前に国内の少数民族と政府との和平合意の締結がめざされたが、その交渉の場としても、秘密裏にタイのチェンマイなどが使われたという。いいかえれば、今後の経済発展とともに政治的な民主化の歩みにもタイは大きな役割を果たすと思われる。現実に、日本の経済支援としては、JICAがベンガル湾沿いにタイの経済圏と連携したミャンマーの経済開発を構想し、資本の提供を進めている。

華やいだヤンゴンのパゴダを訪れ、美しい夜景を楽しんでいる限り、ミャンマーにはいくつもの困難な課題があるということは忘れがちになるが、ヤンゴンの後、チームとしては国の西側でバングラデシュに近いラカイン州のチャオピューに足を向けた。空路で1時間もしないくらいの、大変に近い中規模の都市である。ラカイン州は、ラカインの人々が多数派を占める地域で、ビルマ族とは異なるアイデンティティを持っていて、それが中央政府に対する政治的な自己主張ともなっている。ちょうど選挙前の季節であったがゆえに、ラカインの民族政党の活動も活発化していて、現地の政治的な指導者の話を伺うことができた。政治的な抑圧だけでなく、中国による乱開発と環境破壊の問題にも注意が向けられていた。

翌日には、町の古い漁港から小さな船で出発して、中国企業が建設したパイプラインの基地へと向かった。片道1時間ほどの船旅で、穏やかなベンガル湾の水の上をマングローブの森の横を通りながら進むことができたが、後で振り返ってみると、もしも大型のタン

カーがパイプラインの基地に横付けするために向かってきたら、水を掻き出しながら手でオールを漕いで進んでいる小さな船などひとたまりも無く沈んでいたかもしれない。とはいえ、そこまでタンカーの行き来は多くないような気配であり、地元の漕ぎ手はまったく心配していなかった。

私たちを率いてくれたのはラカイン州の新聞のジャーナリストで、それなりに豊かな家に家族と住んでいて、将来をめざす地元の有力者の一人だということがわかった。彼は、さまざまな情報収集の上で、パイプラインの基地に行っても安全であるという判断をして、連れて行ってくれたのである。逆に言えば、自国内の政治状況、あるいは自国と中国の関係などによって、ラカインの状況も変動させられるから、常に警戒していないといけないという、緊張した状況が続いているということである。

パイプラインの基地はミャンマーのものというより中国のものであり、海上から見る限り、船が横付けして燃料をパイプラインの入り口に入れる構造になっており、黄色に塗られた大型の鉄骨のクレーンのような機械もそびえ立っているけれども、そこまで活発に動いている様子ではなかった。陸地には近代的な工場と労働者の宿泊する施設の建物が見え、静かな気配であった。このパイプラインのために、地元の土地が買い上げられ、農地や林の下にパイプラインが這わされていると教えてもらった。構図としては、チャオピューからマンダレー、そして雲南にまっすぐに線を引いた土地にパイプラインが敷設されているという。韓国の大きな化学工場もパイプライン事業に関連して設置されていた。

観光客風に言えば、チャオピューの町の臨んでいるのは、ベンガル湾から島を隔てて入り込んだ入り江なのだが、澄んだ青い海で、波が打ち寄せてくる砂浜にはまだ開発の手が加えられていない。椰子の実を付けた木々が青い空を背景にすっくと立っていて、大変に美しい。地元の方々は、この自然の恵みを生かして、民主化へと進む平和なミャンマーでの観光拠点にしたいと口々に言われていたが、今後、大型の経済開発が為されてくると、乱開発ゆえの環境破壊が及ぶ危険は大きい。2015年の選挙で地元の政党が勝ち、中央政府とどのように交渉すれば、地元の豊かさを地元の人々が経済的にも社会的にも享受できる社会となるのかを熱弁してくれた。

チャオピューから空路でヤンゴンに戻り、そこから首都ネピドーをめざし、新しいネピドー国際空港に到着した。2006年、植民地時代から首都であったヤンゴン（旧ラングーン）から新開地のネピドーに首都を移転し、現在に至っている。首都の空港であるはずだが、一日一便ほどしかないハンバントタに比べても人がおらず、ましてや外貨交換をする銀行も閉じているし、タクシーもない。何人か、仕事で訪れた人々が、あらかじめ迎えに来た車に乗って立ち去ると、誰も残らない。タイから国際便なども入っているのだが、おそらくは大きな会議や行事が開かれるとき以外は、閑古鳥の鳴く状況が続いていると推察される。さらに、空港からネピドーの中心地へはよく整備された一直線の道路が引かれているのだが、まったく車が走っていない。使われていない施設なのである。

このように、建設後10年経った首都は贅をつくしたものであり、まず数々の大きな建物のりっぱさに目を奪われる。5棟もある国会議事堂、アジア・ゲームを開催した際に建設された７つのスタジアム、ホワイトハウスのような大臣の官邸。大統領官邸は見えなかったが、安全のために一般道路からは隠されているということだった。舗装された完璧な道路が続き、街中には片側12車線の巨大な道路が5本走る。そして、リゾート地のような豪勢なホテル。夜になっても町の中には煌煌と電気が灯るし、ホテル内には高級レストランが経営されており、部屋で海外放送が受信できる。この国がASEANの議長国をしたときの外交の舞台である。そして、ミャンマーの建設企業がこれだけの建設を瞬く間にすることはどう考えても無理なので、中国の融資により中国企業が建設したことは事実だろう。

けれども、実際にここに住む人はきわめて少ない。国会議員ですら会期中にヤンゴンからやってくるだけで、ふつうは居住していない。公務員も少ない。2006年、突然軍事政権によって首都の移転が発表され、公務員も急きょ移動しなければならなかったそうだが、

その際には一定の区画の土地が分配され、1年以内に家を建てれば土地の権利を獲得できるという好条件が示され、誰もかれも急いで家を建設したという。けれども、住んでみると病院も学校も市場もない。バスなどの交通機関も、最低限、公務員が職場と行き来するために動いているだけで、要するに足がない。そしてもちろん、地元のコミュニティはまったくない。そのため、しばらくすると、人々はせっかく建てた家を手放し、ヤンゴンに戻ったという。高台から見ると、ずっと地平線のあたりまで家々の波が続いているが、ほとんど誰も住んでおらず、ただ夜には電気が明るく灯されるという、ゴーストタウンのような光景を見た。

遷都の理由として、次のような理由を聞く。ヤンゴンには大学もあり、若い人々も意識の高い市民も数多く暮らしていて、政府を批判する民主化運動が起きやすいが、ネピドーには人が住んでいないから、反政府の動きはまったく起きない。また、内陸部にあるため、仮にベンガル湾の海上からアメリカなどが攻め込んできても防衛することができる。そして、ミャンマーの抱える少数民族問題に対して、国の真ん中に拠点を持つことでより強力に対応し、治安を確保し、国民統合を維持することができる。つまり、いずれも軍政による治安と安全保障の観点からのものである。そうした解釈を裏付けるように、治安と安全保障こそが重視された設計になっているようで、各省庁は有事の際にも逃げて機能できるように、半分は町の中心にあり、半分は山の上に置かれている。官僚組織としては非効率そのものだが、防衛的観点から実施されたという。何かあったときに要人が後ろ盾の中国に逃げるとしても、ヤンゴンより近い。

植民地港市としてのヤンゴンは、海に臨むがゆえに、大英帝国とインド帝国にとって魅力的な拠点となっていたのだが、ネピドーは海から遠いからこそ首都とされたということができる。まさに、ミャンマーの国際的な位置づけと、政治経済体制の孤立を象徴するような都市づくりを見学した。

最後の調査地マンダレーにはネピドーから車で向かった。マンダレーとネピドーの間の道路は、ネピドー国際空港から町中までの道路ほどにはメンテナンスが施されていないが、良く舗装された高速道路であった。日中4時間ほど車で走ってマンダレーに到着したが、驚くべきことにその間他の車をまったく見なかった。途中ですれ違った車両といえば、地元の男性がこぐ自転車一台と一匹のヤギだけだったと言っても間違いではない。ミャンマー国内の経済活動のあり方が推察されるような道路の光景である。

マンダレーと中国の関係は密接であると形容するよりも、マンダレーと北東部のミャンマーはすでに中国経済に飲み込まれているというほうが適切かもしれない。町の中央部にある卸し市場に出かけたが、中国産の電気製品や時計、靴、繊維製品、食べ物など、メイド・イン・チャイナが溢れかえっているだけでなく、販売している商人の方々にも雲南省から移り住んでいる人々が多いと観察した。店の人々にミャンマー人かどうかを聞くと、曖昧に微笑んで答えを返してくれない。通訳してくれたミャンマーの方によれば、おそらく中国から来た人々だけれども、ミャンマー人として活動しているのだろうということだった。マンゴーなど高く売れる農産物も、生産されている仏像、採掘され加工されているヒスイなど、高い価値で輸出されるものは、直接中国に送られているということだった。

ただし、中国資本の大幅な進出に対して、中国系の鉱山や工場での労働問題、あるいは都市の社会問題も生じていて、中国人に対する反発は強いと聞く。そのための政策も取られている。2000年代のマンダレー市内の店の看板は中国語ばかりだったが、数年前に市が中国語の看板を規制したため、現在ではミャンマー語や英語の看板に変えられていて、中国語は目立たない存在になっている。また、中国人がヒスイを買いたたいていくのは評判が悪いので、マンダレー市の外に巨大スタジアムのようなヒスイ市場が建てられていて、中国人は市内に入らなくてもそこで仕入れることができるようになっている。けれども、雲南省から移住した人々の大きな門構えの協会施設を視察すると、中国系の人々の交流会

を催すだけでなく、中国語教室を開催し、活発な活動を行っている様子であった。

マンダレーの大きなパゴダに上ったが、ヤンゴンも含め、パゴタには軍人出身の大統領や閣僚が金品を寄進し、それを刻んだ大理石の記念碑が柱に埋め込まれている。ヤンゴンと比べると、ヤンゴンの国際的で自由な雰囲気がマンダレーにはあまり存在せず、全体に政府や軍に配慮し、中国や中国人の資本家に配慮していることが、たとえば商工会議所でインタビューした際にもひしひしと伝わってきた。逆に、インドという国やインドの資本家の影響力はあまり強くなく、インド政府が声高に叫んでいるインド北東部からミャンマーを通って東南アジアに抜ける経済圏の建設といった構想はほとんど知られておらず、インドは遠いという実感だった。この地域では、アッサム州、ナガランド州、マニプール州など少数民族の貧しいインド北東部のイメージが強く、経済的な魅力があるとは思われていないようであった。この観察は、最後の日にヤンゴンでインド大使の方にインタビューした際にも確認できた。

以上、中国とインドの大国化のはざまにあり、2013年より本格的にグローバル市場に国を開き、2015年後半には議会選挙を予定していたミャンマーにおける視察の成果を報告した。この視察は、海域学のプロジェクトとして非常に重要なものとなったのだが、視察中にも、2015年秋の議会選挙についての観測について多くの識者が声を潜めながら盛んに語っていたが、実際に11月に行われた選挙では、予想の通り与党が敗北し、アウンサン・スーチーの率いる国民民主連盟（National League for Democracy, NLD）が大勝して、紆余曲折の末、前大統領や軍のトップなど前政権を担った勢力と協力しながらではあるが、国民や世界の注目を浴びながら新政権を出発させた。

この国をめぐっても、海洋大国をめざす中国、インド洋での影響力を守りたいインドや同床異夢のインド洋の諸国、経済成長をめざし国際秩序を安定化させたいASEAN諸国、そしてアジア・太平洋地域での覇権や安全保障を確保したいアメリカや日本、そして経済的な連携をめざすドイツなどのEU諸国の政策が交錯しているのが現状である。ミャンマーという一国の展開を考える上でも、中国とインドの大国化という新現象に見舞われたインド洋の国際政治とのつながりを明確に認識する必要がある。

エピローグ――インド洋をめぐるグローバル、ナョナル、ローカル

最後に、「インド洋をめぐるグローバル、ナショナル、ローカル」という複眼的な視点の存在と、それがもたらす国内政治、地域政治、および国際政治のダイナミクスについて問題提起を行い、本報告書を締めくくりたい。

まず、プロジェクト完了をめざすと同時に、研究成果の発信とそれに対するインドの専門家からのフィードバックを得るために、2016年3月中旬インドの首都ニューデリーを訪問した。デリー大学大学院政治学研究科ではアジア・太平洋地域における日本とアジアの国際関係、政策分析センター（Centre for Policy Analysis）では南アジアにおけるインドの対外政策、国際交流基金ニューデリー日本文化センターにおいてはインド・太平洋時代のインド外交について、報告およびセッションを持った。また、今日のインドで大きな影響力を持つインターネット・メディアThe Wireを主宰するシッダールタ・ヴァラダラジャン（Siddharth Varadarajan）氏にインタビューを行った。いずれにおいても、グローバリゼーション時代の変動するアジア地域において、大国化しながらインド周辺で活発化する中国の動向に専門家の関心が向けられており、そうした観点に立つインドの対外政策と日印関係が議論された。

とはいえ、インドは連邦制によって統合される巨大な国家であり、首都における国家主義的な対外認識が、それ以外の地域で共有されているとは限らない。2011年に調査したアッサム州では特にそれが顕著であったし、2013年に調査したグジャラート州においても、今日のナレンドラ・モディ首相が州政権を担っていたとはいえ、インド国民会議派の

手中にあった中央政府との距離は大きいというだけでなく、中央と州の間には対立と緊張が存在していた。具体的には、2002年にグジャラート州で起こったヒンドゥー過激派によるイスラーム教徒大量虐殺事件の真実究明と刑事訴訟をめぐって、州首相の側と対抗勢力である会議派が握る中央政権とは対立する関係にあり、中央と州の関係性が日々の住民の生活の安全や福祉にも直接的な影響を及ぼしていた。そうした問題意識を抱きながら、今回は、デリーで対外政策形成に関わる専門家やメディアの方々の見解を調査した後、南インドのタミル・ナドゥ州の視察に向かった。

インドにおける南北の隔たりは小さくない。歴史的にみると、タミル・ナドゥ州はアーリア系の人々に対抗してドラヴィダ系民族としてのアイデンティティとするタミル人の人々が人口の多くを占める土地で、20世紀前半の独立運動の時代いらい、全国の政治と連動しつつも、タミル人社会を基盤とした独自の政治を展開してきた。独立後、他の州と同様に会議派が州の政権を握り、会議派による一党優位体制が存在し、全国政治の動きと歩調を合わせた政治が行われていたが、1957年にはタミル人の政党としてドラヴィダ進歩党（DMK）が結成され、民族や州の利益を代弁する勢力として台頭し始めた。

1960年代半ばから70年代初頭には、会議派の権力基盤が突き崩され、DMK州政権が成立したが、まもなく同党から全インド・アンナー・ドラーヴィダ進歩党（AIADMK）が分裂し、二つの有力なタミル人政党が競合する状況が生まれた。こうして現在までの数十年間、全国政党の会議派や人民党との連合を出たり入ったりしながら、両党の勢力争いが続けられ、頻繁な政権交代が行われてきている。2016年3月時点では、AIADMKの女性大政治家ジャヤラリタが州首相を務め、長期政権として政治の停滞や汚職・腐敗問題が取りざたされながらも、ばらまき政策自体について有権者の一定の支持があるため、今年の州選挙でも勝利が予想されていた。2014年総選挙で、全国的には人民党連合の勝利に向けて強い風が吹いたのだが、インドの東部から南部にかけてはこの風が吹かず、州を地盤とする政党が勝利する趨勢となったが、その重要な一角がタミル・ナドゥ州であった。

今回は、そうしたタミル・ナドゥ州を調査地として選び、17世紀後半からイギリスの植民地港市として発展した州都のチェナイ（旧マドラス）を拠点に、ベンガル湾に臨み、東南アジアに近く、海を通して中東やアフリカ大陸、オーストラリア大陸とも歴史的につながってきた沿岸地域を調査した。研究の焦点となるのは、ベンガル湾とインド洋を結ぶ、海上で結ばれる交易と人の移動の歴史と現在の構図である。

タミル・ナドゥ州はミャンマーのヤンゴン、タイの西海岸、シンガポール、アチェも含むインドネシアの島々、バングラデシュから西ベンガル州、スリランカなどと歴史的かつ社会的に多くのものを共有してきたが、その筆頭が宗教であり、インド亜大陸の生んだ仏教やヒンドゥー教が海を越えて伝播しただけでなく、西方からイスラーム教が伝えられて、イスラーム勢力が到来して移住した。また、キリスト教やユダヤ教も古くからこの地に到来し、とくにキリスト教が勃興した紀元1世紀すでにキリスト教徒がこの地に移住したとされている。さらに近代に入って、ポルトガル、オランダ、フランス、イギリスなどのヨーロッパの国々がこの地域にも勢力を伸ばし、それとともにカトリックやさまざまな宗派の教会が設立された。このように、海辺であるからこそ、交流の長い歴史によって編み出された宗教的な混淆社会が形成されている。

そうした観点から、インドの七大聖地に数えられるカンチプーラムと、ベンガル湾を望む港町であるマハーバリプーラムを訪ね、宗教的な歴史の現在として、多くの信徒の集まる寺院や過去の王国の築いた寺の遺跡などを視察した。カンチプーラムでは、カイラーサナータ寺院、ヴァイクンタ・ペルマール寺院、ワラダラージャ寺院、エーカンバラナータル寺院を視察し、マハーバリプーラムでは、8世紀初頭に建てられた海岸寺院、巨大な岩の彫刻、ファイブ・ラタ（５つの石堀寺院）などを観察した。比較すると、内陸部にあるカンチプーラムの寺院群との強い連携があるものの、海辺の町のマハーバリプーラムの海岸寺院では、ベンガル湾を共有した、より仏教文明圏の歴史の継承を見てとることでき

た。

チェナイにおいては、今日でも社会経済面で活発な活動が繰り広げられる沿岸地域を中心に調査した。漁民が捕獲した魚を販売する海辺の市が夜まで開かれ、ショッピングやレクリエーションの場となっている遠浅の海岸があり、海へと流れ込む川の沿岸には多くの歴史的建造物が立つ。古代からのヒンドゥー寺院（カーパーレーシュワラ寺院やパルタサタティ寺院）は多くの信徒や観光客で賑わっていたが、キリスト教の教会も多い。もっとも古いものとされているのが、キリスト時代に生きた聖トマスがチェナイに来て逝去し、その遺体を保存しているという、カトリックのサン・トメ教会である。イギリス植民地時代に建設されたセント・ジョージ砦、セント・メアリー教会、高等裁判所などのある旧市街、駅と鉄道など、大英帝国の経済・財政・軍事の拠点マドラスの風景が、今日のチェナイに生き残っている。

チェナイとタミル・ナドゥ州の政治経済的な状況とその展望を知るために、マドラス開発研究所（Madras Institute of Development Studies）の研究者としてラーマン・マハデヴァン前教授（Raman Mahadevan）とヴィジャイ・バスカル教授（Vijay Baskar）にインタビューを行うことができた。21世紀海域学インド洋チームとしての研究成果をお二人に報告した上で、両教授からチェナイの視点からのインド洋の国際関係、インドの対外政策、日印関係についての意見をいただいた。チェナイへの日本企業の進出は、東南アジアのシンガポール、クアラルンプール、ジャカルタなどに近いこともあり、デリーやムンバイ地域と比べても、地道だが継続的に展開されてきている。庶民のレベルで、日本に関する知識や親日的な態度が培われていることがわかる。他方、州政府やその下の行政府の効率は低い。したがって、いくら日印関係の旗が振られても、州政府が中央政府の意向に応えて開発を促進する可能性はあまり高くない。当然、インフラ整備の遅延には深刻な問題があり、日本側が期待するようにはチェナイの受け入れ態勢が整っていないという事情が観察できた。ロシア企業が受注した地下鉄工事は、7年前から着手されているが、ほとんど進んでいないということだった。

現在、日印の首都である東京やデリーの政策担当者の間で、ベンガル湾を要にインド洋と太平洋を結び付けながら、安全保障や開発のイニシャティヴを発揮しようとするさまざまな構想が論じられている。ベンガル湾に面したインドは、西ベンガル州、オリッサ州、アーンドラ・プラデーシュ州、タミル・ナドゥ州である。先述のように、この地域はそれぞれの州で独自の民族を掲げる政党の力が強く、全国政党として中央政権を握る人民党との協働は容易ではない。西ベンガル州を率いる草の根会議派のママタ・バナジー州首相は、タミル・ナドゥ州のジャヤラリタ州首相と並ぶカリスマ的な女性政治家だが、ジャヤラリタ氏と同様に自州に強い権力基盤を築いており、簡単には中央主導の開発計画に動員されないことは、多くの識者が指摘している。今回のタミル・ナドゥ州調査でも、国際的な開発構想に同州を組み込み、個々のプロジェクトを実現することには多くの困難があることが確認できたが、そうした点を総合すると、ベンガル湾一帯の開発構想を可能にするためには、中央政権との協力に前向きでIT産業を推進してきたアーンドラ・プラデーシュ州に期待をかけるべきだという声が出てくるのは自然である。JICAや日本企業にとっては、今後の展開が注視されるだろう。

2014年5月にナレンドラ・モディ首班のインド人民党政権が成立して以後、インドは最初の訪問先に日本を選び、同年8月末にモディ首相はまず京都に入り、9月初旬に東京で両首脳の会談と声明が行われた。2015年12月には安倍首相がインドを訪問し、ムンバイーアフンマダバード（グジャラート州の州都）間の新幹線導入が決定され、安全保障協力の一環としての海上防衛に資するとして日本の企業が生産する水陸両用偵察艇の輸出案が最終的に検討され、両国間の原子力協定も最終の詰めが行われた。これらは、戦後日本の武器輸出三原則や非核三原則と抵触する可能性もあり、日本は日印関係を土台にこれまでとは異なる方向に対外政策の舵を切ってきていると言える。その点を含めて、特別な戦略的グ

ローバル・パートナーシップを歌う両国の蜜月時代が宣伝されている。

両国の友好関係を支えているものの一つが、モディ首相が突然の訪問地として選んだ京都が体現する、仏教伝来以後の文明や文化のレベルでの交流であり、もう一つがグローバリゼーション時代の21世紀における経済成長や安全保障といった国家的な目標の共有である。また、文化のレベルと政治経済のレベルを結び付ける、政策的なダイナミズムの視点も多様である。首都デリーの対外政策に関わる専門家が提起するナショナルな視点、そうしたものと強く結びつく南アジアやアジアというリージョナルな視点、さらにはそれを含めたグローバルな視点が一方にある。他方には、南インドのタミル・ナドゥ州で顕著に捉えられた州の視点、さらにはもっと小さな地域社会、草の根社会の視点がある。民主主義においては、こうしたローカルな視点が非常に強い力を発揮する。したがって、現実の政治や政策には、これらの視点が競合し、交錯しながら形成されることになる。複数の現地調査を土台にして、そうした仮説を提起したいと考えている。

以上、総括すれば、本プロジェクトの共同研究の成果として、「グローバル、ナショナル、ローカル」の競合と交錯という仮説を基礎に、「中国とインドの大国化と21世紀インド洋の国際政治試論─３つのホットスポット、インド・スリランカ・ミャンマーの現地調査とその比較ー」という論文の執筆を進めており、21世紀海域学の創成をめざす議論を提起したいと考えている。

【参考文献】

＊英語文献

Brewster, David, *India as an Asia Pacific Power* (London: Routledge, 2013)

Dombrowski, Peter and Andrew C. Winner, eds., *The India Ocean and US Grand Strategy: Ensuring Access and Promoting Security* (Washington, D.C.: Georgetown University Press, 2014)

Gupta, Manoj, *Indian Ocean Region: Maritime Regions for Regional Cooperation* (New York: Springer, 2010)

James R. Holmes, Andres C. Winner and Toshi Yoshihara eds., *Indian Naval Strategy in the Twenty-first Century* (London and New York: 2009)

Robert D. Kaplan, *Monsoon: The Indian Ocean and the Future of American Power* (New York: Random House, 2011)

Mohan, C. Raja, “India and the Balance of Power”, *Foreign Affairs* , Vol. 85, No. 4 (Jul. - Aug., 2006), pp. 17-32 .

Mohan, C. Raja, *Sumdra Manthan: Sino-Indian Rivalry in the Indo-Pacific* (New York: Carnegie Endowment for International Peace, 2012)

Thant Myint-U, *Where China Meets India: Burma and the New Crossroads of Asia* (London: Faber and Faber, 2011)

Schoettli, Jivanta ed., *Power, Politics and Maritime Governance in the Indian Ocean* (London and New York: Routledge, 2015)

＊日本語文献

羽田正『東インド会社とアジアの海』（興亡の世界史15，講談社、2007年）

堀本武功『インド第３の大国へー〈戦略的自立〉外交の追求』（岩波書店、2015）