マレーシア（マレーシア）

マレーシアは、「マレー人の国」を意味する。国土はマレー半島とボルネオ島北部からなり、国土の約 60%は熱帯雨林に覆われている。タイ、インドネシア、ブルネイと陸上で国境を接しており、シンガポールとフィリピンと海を隔てて隣り合わせている。人口は約 3,555 万人（2024）である。マレー系約 67%、中国系 25%、インド系 7%で構成される典型的な多民族国家である。アセアン(*) の一員であり、イギリス連邦加盟国である。

マレー半島は海のシルクロードと呼ばれ、中世の頃に中国、インド、中東そしてヨーロッパからも貿易商人が訪れていた歴史がある。それぞれの民族が持つ宗教、生活習慣の融合は独特な文化を生み、マレーシアの魅力をつくり出している。加えて、のんびりとくつろげる砂浜、熱帯雨林、魅力的な島々、神秘的で荘厳な山々など自然美に溢れる国で、11 年連続で「ロングステイ希望滞在国」1 位に選ばれている。

大雑把に歴史を振り返ってみると、マレー半島西部にあったマラッカ王国がポルトガルに滅ぼされたのが 16 世紀はじめ、その後、オランダが支配したが、18 世紀後半にイギリスが進出してきた。イギリスはマレー半島のスズを求めて進出してきた中国人とマレー人の争いを利用して、19 世紀後半には半島からボルネオ島北部まで支配した。そして、アマゾンから持ち出したゴムのプランテーションを始め、インドのタミール人を労働者として雇用した。その結果、農村部にはマレー人（54%）、スズ鉱山には中国人労働者（35%）、農村の周辺部(10%)にはタミール人が住むようになり、イギリスの植民地政策でモノカルチャー経済の国となっていった。

第 2 次世界大戦中に日本が 3 年余り占領したが、戦後再びイギリスの支配下にはいる。1963 年にシンガポールや北ボルネオと合せて連邦国家マレーシアとして独立した。その後、中国人との格差是正からマレー人優先政策を執った。これが中国人には差別政策に映り、中国人が集中する都市、シンガポールが分離独立、実際はマレーシアから追放という形で独立した。

国語、公用語はマレー語、英語が第 2 言語に指定されているが、中国人は中国語の福建語や広東語、タミール人はタミール語を日常生活で使用している。宗教はイスラム教を国教としているが、信仰の自由は認められており、中国人は仏教、インド人はヒンズー教が多い。また、イギリス植民地時代の影響でキリスト教徒も混在している。

（*）ASEAN 東南アジア諸国連合　1967年タイ、マレーシア、フィリピン、インドネシア、シンガポールの５ヵ国で結成した地域協力機構。‘８４ブルネイ、’95 ベトナム、‘97 ラオス、ミャンマー、’99 カンボジアが参加し、現在は１０ヵ国

プミプトラ(土地の子)政策とルックイースト政策

独立後のマレーシアは、マレー系民族を中心とした国つくりを目指し、ゴム、米の二期作のための灌漑排水工事など農村中心の公共投資を行ってきた。しかし、マレー人の農業と商工業の中国系住民との所得格差、都市と農村の地域格差は拡大した。そのため、1970 年頃から社会的、経済的に低い地位のマレー人を優遇する政策、プミプトラがとられた。

19 世紀末、イギリスによってゴムが導入されて以来、プランテーション農業が自動車工業の発達と共に拡大していった。スズもブリキ製品需要と共に増加し最大の輸出国となった。しかし、1960

年後半になると、合成ゴムやアルミ缶などに押されて、天然ゴムの価格が低下し、スズは資源の枯渇が始まる。それでこれまで輸入に頼ってきた繊維製品や電気機械などの国内生産に切り替え、80年代に入ると、日本をモデルに国造り目指し「ルック イースト政策」を掲げ、工業立国への転換を目指すようになる。外国資本と技術を導入し、1987 年には、国内総生産中の製造業が 22.4%となり、農林水産業の 21.5%を上まわった。マレーシアは確実に工業国へと変身しつつある。その主体は半導体、電気、電子、自動車などである。工業地帯は、北部のパタワースおよび対岸のペナン島はじめ、ペナン島やクアラルンプールである。

旧宗主国のイギリスをはじめ、日本、オーストラリアなどと貿易を通じて密接な関係を持つほか隣国であるタイやシンガポール、インドネシアなどのアセアン諸国とも関係を深めている。また、イスラム教国であることから中東諸国との結びつきが強い。

2016 年度の輸出入品目、相手国（2017）は下記の通りである。

輸 出 品 目	電気電子機器、パーム油、石油・LNG、木・木製品
輸出相手国	シンガポール 15.1%、中国 12.6%、US9.4%、日本 8.2%
品　　目	エレクロロニクス、機械、石油製品、プラスチック、自動車
輸入相手国	中国 19.9%、シンガポール 10.8%、US8.4、日本 7.6%

＜マラッカ＞

マラッカはポルトガル、オランダ、イギリスなどヨーロッパ列強による 400 年間植民地支配の歴史を持つ。マレー半島とスマトラ島を隔てる海峡に面している。南東端で接続しているシンガポール海峡とあわせて太平洋とインド洋を結ぶ海上交通上の要地である。年間の通過船舶数は 12 万隻を超えタンカー、コンテナ船など大型貨物船が海峡を行き交う。経済的、戦略的にみて世界のシーレーンの中でもスエズ運河、パナマ運河、ホルムズ海峡に並ぶ重要な航路の一つとなっている。

マラッカは中国やインド、アラブ諸国との東西交易の中継地として繁栄してきた。大航海時代に入り、1511 年にポルトガルがマラッカを攻め落とし130 年間占領した。この時代に、マラッカ港からアジアに向けて出航したポルトガルの貿易船が日本に鉄砲を伝え、フランシルコ ザビエルはここを拠点にインドや日本などアジアでの伝道活動をしていた。1641 年にポルトガルからオランダへ、そして 1795 年からイギリスへと統治が変わった。イギリス統治下にシンガポールが交易の中心となり、マラッカは衰退してしまう。

長い間、貿易港だったマラッカは、色々な国の商人が行き交い様々な宗教や文化が調和した独特のマレー文化を築きあげた。マラッカ川を挟んで東側はオランダ統治時代の歴史地区である。西側は賑やかな中華街で、約 150 年前まではオランダ人居住区であった。その後プラナカンが住み華僑社会を築いた。プラナカンとは、交易などでマラッカにやってきた外国人の男性と土地のマレー女

性が結婚して生まれた子供やその子孫のことをいう。特に資産家の華僑の父とマレー人の母を持つプラナカンの男性をババ、女性をニョニャといい、父方の中国の言語や文化を母方のマレー料理や衣装、習慣などを継承し融合した独特のババニョニャ文化を築きあげた。

マラッカは、「ヒストリカル シティ マラッカ」として、2008/7 にペナン島ジョージ タウンと共にマレーシアでは初の世界文化遺産に登録された。

＜ニョニャ料理＞

マレーシアは多民族国家で、マレーはマレー、中国は中国、インドはインドと、民族も宗教をお互いに尊重し合って暮らしている。マラッカを有名にしているものに「ニョニャ料理」がある。「ババ、ニョニャ」からきた言葉で、宗教や生活様式は父方から、言語や料理など生活習慣は母方から受け継ぎ、その結果生まれたのがニョニャ料理である。言うなれば、マレー風中華料理のおふくろの味バージョンである。香辛料とココナッツミルク風味の魚とエビのすり身をバナナの葉で包み蒸し焼きにしたオタオタは日本の半片に似ており歯ごたえがあった。ラクサヌードルは魚とエビで出しをとり、ココナッツミルクを加えたスープ麺で美味かった。海南チキンライスボールは、チキンスープで炊いたご飯をピンポン玉の大きさに丸めたもので、蒸したチキンと一緒に食べた。もともとは中国海南省のものだという。民族、宗教を飛び越え、料理の面でマレーと中国の融合した珍しい例といえる。

ところで、マレー系の大半はイスラム教徒で豚肉はご法度だが、ニョニャ料理では豚肉も食材にしている。昔の人々が故郷を思う気持ちが込められたあらわれで、マラッカの歴史が生んだものといえる。

＜マラッカ海峡横断国際航路＞

2010 年、アフリカ南部の旅の帰路、クアラルンプールでストップオーバーし、マラッカに向かった。マラッカからインドネシア、スマトラ島のドゥマイへ渡るフェリーが 1 日２便出ているとガイドブックにあった。明日の１日を利用して、マラッカ海峡通過待ちの船舶の間を縫って日帰り海峡横断に心が動き、フェリーターミナルに行ってみた。

運航表を見ると、出発時刻は 10:00 で 1 日 1 便だった。料金は 10RM+Tax25RM で合計 135RM、約 3,600 円。往復で買うと Tax 込みで 195RM で約 5,200 円、所要時間は片道 2：30 だった。小さなフェリーでも国際航路である。出国手続きなどで時間を要するので少なくとも 1 時間前に来るようにとのことだったが、日帰り不可能で断念した。

シンガポール（シンガポール共和国）

国名はサンスクリットで「獅子の都市」を意味する。13 世紀、スマトラのシュリーヴィジャ王国の王子が軍事的要衝に相応しい名として Singa、獅子、Pura、町と命名した。マーライオンはシンガポールのシンボルとして有名である。マレー半島南端、赤道直下で、東南アジアのほぼ中心に位置し、「ガーデン シティ」とも呼ばれる美しく整備された国土で知られている。19 世紀初めにイギ

リス人トーマス ラッフルがジョホール王国から許可を得て、イギリス東インド会社の交易所として設立したのに始まる。1836 年、イギリスの植民地となり、第二次世界大戦の間は日本により占領された歴史を持つ。1963 年にマレーシア連邦の１つの州として独立するが、マレー人優先優先主義をとるマレーシアと中国人の多いシンガポールの間で対立が深まり、2 年後にマレーシアから追放という形で分離独立した。人口は 583.2 万人（2024）で、74%が中国人、14%がマレー系、7.9%がインド系、その他が 1.4%の典型的な多民族国家。国語と公用語はマレー語、北京語、行政語として英語、タミール語である。

東南アジアと東アジア、ヨーロッパや中東、オーストラリアを結ぶ交通の要衝であることから東西貿易の拠点として古くから繁栄し、海運産業や航空産業が発達した。また、貿易、金融の世界的な中心地の一つである。地下資源は皆無ということもあり、人材開発に積極的なことで知られている。教育、医療、経済競争力においては国際ランキングでは常に高位に順位付けされる。

＜異様なまでの奇麗さ＞

シンガポールのチャンギ空港に降り立った途端、異様な奇麗さを感じる。街に出ると、人間が日常的に居住しているにしては不自然なまでにゴミがなく清掃が行き届いている。更に小路や建物の裏手など普段人目に触れにくいところまで完璧である。人々が普通に生活しているのか疑いたくなる。この奇麗な街は、徹底した罰金制度に支えられていることを知ると、何かもやもやしたものを感じてしまう。シンガポールは多民族国家である。生活信条も価値観も宗教も多様である。社会秩序を維持するための最も手っ取り早い方法が罰金制であった。また、国民の 70%以上が中国人である。彼らの性格は細々しい規則や決まり事より自分の考えの方を優先する傾向が強い。中国人をコントロールする手段として選んだのが罰金制度だったともいえる。シンガポールの罰金対象にチューインガムの持ち込禁止！バスや電車内にドリアン持ち込禁止!横断歩道以外での道路横切りも違反！タンはツバを吐いたら罰金！鳥への餌やりも駄目！選挙の無投票は罰金！公共物の器物破損、落書きは駄目！路上でのパホーマンスは罰金！公共トイレでの流し忘れも駄目！汚れた車での路上走行も駄目、蚊発生させる環境も駄目、などなどである。

旅をしていると圧倒的に性善悦を信じたくなるほどの行為の数々に出会う。ところが、シンガポールの街の奇麗さを目の当たりにし、その根底が罰金制度となると性悪説を前提にしているように思てくる。街は奇麗に越したことはないが、外側からの締め付けより、社会性の備わった人づくりによる内面からの自己規制を望みたいものだ。シンガポールは美しさから“Singapore is fine country”といわれる。ところが、fine には奇麗と罰金の両方の意味もあり、本当のシンガポールを表わしているといえる。

＜水と食料自給率＞

シンガポールは「食の都」であるが、国内に農地はほとんど無く、食料の大半は周辺国はじめ全世界からの輸入に依存している。米はタイ、インド、ベトナム、日本。牛肉はブラジル、オーストラリア。豚肉はブラジル、ドイツ、スペイン。鶏肉はブラジル、マレーシア、アメリカ。野菜はマレーシア、中国。食料自給率は公表されていないが 10%そこそことされている。

市内を流れるシンガポール川の河岸は、美しい遊歩道として整備され、河口はマーライオン公園

となっている。しかし、水不足は食糧よりも深刻である。国土は狭く、高低差が少なく貯水池だけではどうにもならない。隣国、マレーシアからジョホール海峡を渡るパイプラインで水を購入している。2061 年まで水輸入の契約が結ばれているがマレーシアは、「水の価格を 100 倍値上げ」を口にするなど安定確保面で不安を抱えている。水の自給率は 10～20%であったが、現在は 60%までアップしている。今後、国内完全自給を目指し、雨水利用（貯水池）で全体の 10%、下水再生水の NEWater が 40%、海水淡水化で 25%、マレーシアからの浄化処理前の原水輸入 25%が目標だという。そして、2016 年までに NEWater を３倍に、海水淡水化を 10 倍にして国内完全自給を目指している。

＜外食文化＞

シンガポールには外食文化が根付いている。ショッピングセンター内にあるフードコートや東南アジアでよく見かける屋台を一ヵ所に集めた施設、「ホーカーズ」と呼ばれる大衆屋台食堂で済ませるのが一般的である。安くて、美味しく、料理の種類が豊富で、衛生面でも全く問題なく朝から夜遅くまで賑わっている。毎日通っても飽きることはない食の都でもある。

中東やアフリカの帰路、時差ボケ防止を兼ねてシンガポールで良くストップオーバーした。足を運んだのがホーカーズで、良く食べたのが「海南鶏飯」、チキンライスである。鶏の出し汁にショウガやニンニクを入れたスープで炊いたご飯である。この上に鶏肉が載っており何時食べても美味しかった。

＜シンガポールと庄内＞

日本とシンガポールとの距離は 5,249 ㎞で、ジェット機でほぼ 6 時間である。アフリカや中東からの帰路シンガポールでストップオーバーし、時差ボケ防止に利用した。上越新幹線が開通する前、庄内から東京までの所要時間が、東京とシンガポール間と同じであった。「庄内に空港を！」ということで作成されたポスターには、庄内地方を島に見立て、陸の孤島として描かれていた。今日では庄内と羽田間に飛行機が飛んでおり便利になったが、山形県はじめ新潟、秋田の日本海側が足並み揃えての新幹線、高速道路などの高速交通網の要望にもかかわらず実現はまだである。

地方都市の画一化が進む日本だが、交通不便が幸いしてか庄内には日常生活に溶け込んだ食文化が育まれ、「ユネスコ食文化創造都市」の指定を受けた。ブナの原生林に覆われた山並みが横たわり、日本人の心の故郷でもある山岳修験の山が聳えている。能や歌舞伎など日本の伝統文化が農民の手で連綿と受け継がれ香しい文化が漂う。そして、この多彩な風土は、朝に 2,000m 級の山に登り、午後には海で泳ぎ、帰路に温泉で身体をリフレッシュできる世界でも珍しい地域である。このようなユートピアが、かつてシンガポールと同じ時間的距離の庄内に存在している。