

第7章
東南アジアにおける人の移動
——国民国家成立以前の人々の移動ネットワークと
国家的対応についての考察——

青木 まき

要約：

本稿では、人の移動をめぐるグローバルな課題の東南アジアにおける展開と取り組みを概観する予備作業として、植民地時代（16世紀-20世紀初頭）の東南アジアにおける人の移動の歴史的背景を整理した。東南アジアでは、近代以前に中国とインドを介する交易路が開拓され、中国出身の移動者が貿易から小売りまでを掌握し通商ネットワークを形成していた。19世紀に西洋による植民地化が進むと、宗主国との直接的関係と並んで植民地間の経済システムが形成され、それを回路とする人の移動が空前の規模で展開した。受入れ地では移民の管理が問題となり、管理のための新たな制度が模索される。こうして植民地期には人の移動とそのためのシステムの飛躍的発展と、移動する人を管理するための国家的制度（出入国管理、在留資格やその基本となる国境と領域主権）が構築された。

キーワード：

移動者、ネットワーク、交易、中国人、領域主権

はじめに

近年の人の移動の増大や、テロリズムをめぐる国際政治環境の変化に伴い、国境を越えて移動する人をどう把握し管理するのか、移動する人を誰がどう受入れ、その権利を守るのかといった問題が世界各地で切実に問われている。東南アジアもまた例外ではなく、外国にいる自国民の権利や安全をいかにして守るのか（フィリピンやインドネシアなど移動者送出国）、自国に必要な人材をどう受け入れ、望ましくない人間の流入を阻止するのか（タイ、シンガポール、マレーシアなど移動者受入国）、そして国家による保護を得られず大量に越境してきた人間の集団にどう対応するのか（インドシナ紛争時のボートピープル、現代のロヒンギャ難民）、といった問題への国家的、国際的取り組みのあり方が問われている。本稿では、人の移動をめぐるグローバルな課題の東南アジアにお

ける展開と取り組みを概観する予備作業として、東南アジアにおける人の移動の歴史的背景を整理する。

第1節 人の移動を見る視点

国際移住機関 (IOM) の定義に依れば、人の移動 (human migration) とは「当人の法的地位、移動が自発的か非自発的か、移動の理由、滞在期間に関わらず、本来の居住地を離れて、国境を越えるか、一国内で移動している、または移動したあらゆる人」を指す¹。従来、人の移動形態は目的や動機の自発性に基づいて分類されることが多かったが、現実にはこれらの区分は明確ではなく連続性があることが認識されていた。さらに近年は、いずれの形態でも移動者が直面する問題には一定の共通性があることが指摘されている (石井 2018, 3)。

このような人の移動の様態はいずれも古くからみられ、移民・難民の区分の恣意性や選択的受入れ、移民の排斥といった問題も歴史の中で繰り返し起きてきた。しかし、近年の移民や難民をめぐる問題が「かつてないほど危機的」な問題として注目を集めている背景には、現代の移民・難民といった人の移動が史上例のない規模で増大しつつある一方で、人の移動を管理するための国家制度や国際制度の対応能力が限界を見せているという事態がある。つまり人の移動という行為の量的・質的变化と、国家や国際制度といった制度の変化の遅さのミスマッチに起因する問題が、移動する人々や彼らを受け入れる／送り出す国家の前に立ちはだかっているのが現在の状況である。

こうした状況を踏まえて東南アジアにおける人の移動の問題状況を見るにあたり、本稿では人の移動の変化の過程を辿り、それを受け入れる／送り出す国家の仕組みがいかに出来て来たのかを歴史的に概観する。人の移動の歴史は、交易ネットワーク発展の歴史でもある。東南アジアにおける交易とそれに基づく国家や社会形成の歴史的研究は、アンソニー・リードによる著名な研究をはじめ、枚挙に暇がない。また移動した先で人々がどうやって現地に同化し社会を構成していったのかについても、G.ウィリアム・スキナーによるタイの中華系住民の研究など、多くのすぐれた研究が存在する。本稿ではこれらの先行研究を踏まえながら、現代の人の移動の問題を考察するための視座を整えることを目指す。

具体的に取り上げるのは、東南アジア諸国が独立し、国民国家として主体的に人の移動を管理し国民を保護する装置を備える以前の、植民地時代 (16 世紀～20 世紀初頭) である。この時代の東南アジアでは、国民、領土、国家主権といった近代国家の統治制度の原型が準備されると同時に、新たに形成された植民地経済システムがそれまでの東西交易路を再編して、人の移動のパターンや規模を劇的に変化させた。いわば今日の東南

¹ IOM ウェブサイトより引用 (URL:http://www.iomjapan.org/information/migrant_definition.html、最終アクセス 2018 年 1 月 15 日)。

アジアにおける人の移動と国家の対応という本稿の関心テーマの原型が出来上がったのが植民地時代といえよう。植民地時代の人の移動をめぐる状況を整理することで、冒頭で述べたような現在の東南アジアにおける人の移動をめぐる問題の構造を理解するための視点を提示することができるだろう。

第2節 近代以前の東南アジアにおける人の移動

1. 交易ネットワークと港市国家の形成

東南アジアでは紀元前 500 年頃に中国、インドとの交易が始まり、紀元 2 世紀頃になると、ベンガル湾、アンダマン海から中国に向かうにあたり、マラッカ海峡を経由する海上ルートと、マレー半島の西海岸から上陸して陸峡を横断して東海岸で再び海上に出て海陸併用ルートが確立した（図 1）。

この交易ルート沿いの河川や沿海部に寄港地としてできたのが、港市である。港市は遠隔交易の中継地であると同時に、内陸の森林地帯や周辺海域から農・林・海産物やそれを商う人々が集まるターミナルであり、財を集め、人を管理するための権力が形成された。港市とそこで行われる交易を基盤として成立した王国を「港市国家」(port polity) と呼ぶ。1~7 世紀にメコン川下流域で栄えた扶南、8 世紀に中国の歴史書に現れるチャンパー、7 世紀から 11 世紀にかけてマラッカ海峡を押さえ活動したシュリヴィジャヤといった国々が典型例であった。中国人が南方海上交易で活躍し始めたのは、10 世紀頃である。それまでも東南アジアの港市国家が中国に赴く形で朝貢していたが、中国から船が赴くことは稀であり、交易の担い手は主に西・南アジアや東南アジア出身者であった。唐代には広州など沿岸部に数千から数万の外国人商人が居住していたという。しかし唐代後期の政情不安のためこれらの西方商人はマレー半島付近まで後退し、宋代に入り経済的に安定した華南地域で力をつけた中国人商人が、代わって海上交易に乗り出したのである。12 世紀には、インドシナ半島に位置するチャンパーやアンコール、マラッカ海峡沿岸部の港市各地に中国人街が形成され、現地人と姻戚・血縁関係を持ち現地化するものが現れた（弘末 2004）。港市国家の支配者たちにとっても、中華系住民との血縁は、朝貢と並んで中国の国際秩序のネットワークに参入するために重要だった。中国との関係強化により、港市国家は自国で産出する森林産物の大市場を確保し、政治的後ろ盾を得てその安全を保障することを企図したのである。

図 1. 前近代東南アジアの交易ルートと港市国家



(出所) Reid (2015, 60) より筆者作成。

2. 交易の時代——欧州の進出と中国人の到来——

東南アジアを介した交易は、15 世紀以降から 17 世紀に空前の繁栄を迎える。東では明が中国人渡航禁止令（海禁）をたびたび発出した一方で、1405 年から 7 回に及ぶ南海遠征を実施して南洋諸国に朝貢を促したため、東南アジア人や西・南インド人、そして新たに参入してきた欧州人による海上交易が活発化した。かたや欧州では、14 世紀以降に香辛料需要が拡大したことを受けてアジア航路の開発が始まる。15 世紀末にはバスコ・ダ・ガマが喜望峰経由でのアジア航路を開拓し、1509 年にポルトガル人がムラカに到達したのを皮切りとして、欧州商人が東南アジアでの交易ネットワークに参入するようになった。東南アジアでは、スマトラのパサイ、アチェ、マレー半島に位置するジョホール、ムラカ、パタニ、大陸部ではマルタバン湾沿いにあるペグー、チャオプラヤー川沿岸のアユタヤ、中部ベトナムのホイアンといった都市が、こうした東西交易の隆盛を受けて栄華を極めた。

16 世紀には、1511 年にポルトガルがムラカを占領したのを端緒として、欧州人の拠点となる港市が現れた。そこで都市建設や製糖などの労働に従事したのが、度重なる海禁にもかかわらず中国から渡ってきた労働者であり、スペイン領マニラ、オランダ領バタ

ヴィア(ジャカルタ)などではこれらの中国人が居住する大規模な中華街が形成された。欧州諸国はこれらの港市を活動拠点として東南アジアにおける交易事業を行ったが、交通手段が発達する 19 世紀まで、中心的役割を担ったのは中国人やインド人などのアジア系商人や欧亜混血の人々だった。とりわけ中国から到来する人々は、明、そして清朝に貿易統制や海賊対策ための海禁がしばしば発出されたにもかかわらず、交易の隆盛に伴って非常な勢いで増加した。こうした中国系住民は植民地支配者にとって自分たちを凌駕しかねない脅威であり、しばしば虐殺の対象となった。1740 年にバタヴィアでオランダ植民地政府が行った虐殺では、1 万人以上の中国系住民が犠牲になったといわれる。最終的にオランダ植民地政庁は中国系住民を交易に不可欠な存在と認めるようになり、1820 年代頃には、農産物(砂糖、香辛料)、海産物(燕の巣、ナマコ)や林産物(木材、香木)の取引で中国系商人が大きな役割を果たすようになった。

マニラはスペイン世界と中国世界の境界として発展をとげ、17 世紀初頭には当時の南シナ海交易で最大規模の中国人が居住する港市となった。ジャカルタの例と同様に、スペイン植民地政府もまた中国人住民を潜在的脅威とみなし、集住による管理に加えて、大規模な虐殺を繰り返している(小林 1992, 117-118)。しかし 18 世紀中ごろになると、スペイン政庁は虐殺ではなくカトリックへの改宗による中国人の同化政策を進めるようになり、並行して非カトリック信徒の中国人を 3 度にわたって国外追放とした。このためスペイン領フィリピンに住む中国人の多くは、改宗や現地人との血縁関係を通じてスペイン臣民となることを選択したのである(菅谷 2006)。

他方、シャムでは中国との朝貢関係を基盤として王室独占貿易を行っていたアユタヤー王朝が 17 世紀にその最盛期を迎えた。その市街には 34 の諸国人が居住し、マレー人、中国人、日本人などと並んで西欧人であるポルトガル人の街が建設された。アユタヤーでは中国人を含む外国人が出身地とのネットワークを生かして貿易を担うばかりでなく、官位を得て王の直属の臣下となったり、徴税などの行政を請け負うなどして現地の支配層に融合していく例が少なからず見られた。アユタヤーの日本人町の頭領であり、王の信頼を得てチャオプラヤー川の警護を任されたとされる山田長政や、イギリス東インド会社の社員でありながら国王に重用されて財政と交易を掌握したギリシャ人フォールコン、17 世紀に渡来したペルシャ人の末裔とされ後に宮廷で権勢を誇ったブンナーク一族がその例である。また 1765 年にアユタヤーを占領していたコンバウン朝ビルマを駆逐し、トンブリー王朝を興したタークシン王はもとはターク地方の領主だが、その出自は潮州系中国人であったと言われる。

メコン川下流域では、17 世紀前半の清による南シナ海交易の独占化の影響を受け、対清抵抗勢力の根拠地であり交易の中心地であった福建、潮州、広東などの華南地域から、大量の移住者が到来した。現在のベトナム南部に位置し、当時南シナ海沿岸で勢力を誇っていた阮氏広南国では、清に滅ぼされた明の遺臣を名乗る一団が、1679 年に 50 艘の船団を率いて到来した。広南を支配していた阮氏は彼らをメコン・デルタに配置して、

隣のカンボジアのけん制に当たらせると同時に彼らを介してメコン川沿岸の交易を支配した。また同時期に、やはり明の遺臣を称する集団が、シャム湾に面した現在のカンボジア・ベトナム国境に位置するハーティエンに現れ、カンボジア王から支配権を得て広東人による交易都市を興して繁栄した。これらの中国系移民はその後メコン・デルタ地域を中心として集住しながらその数を増やし、コメ、砂糖といった商業作物の流通を掌握して資本を蓄積した。その後メコン・デルタ地帯がフランスの支配下に置かれ仏領インドシナとなった後も、国内外の流通と小売りを抑えてフランス植民地政府と現地民との仲介的役割を担ったのである。

第3節 近代化——世界経済への接続と人の大移動——

1. 欧米植民地支配の拡大とアジア域内経済システム

19世紀になると、欧米諸国は東南アジアにおける植民地建設に競って乗り出す。オランダはジャワ島バタヴィアを拠点としながらポルトガル領を奪い、1910年に蘭領東インドを完成させた。フランスは1864年に仏領コーチシナを成立させたのを皮切りに、1887年にカンボジアを、1899年にはラオスを併合してフランス領インドシナ連邦を確立している。イギリスは1867年に海峡植民地を直轄とし、1881年には北ボルネオを保護領とした。さらに1896年に連合マレー諸州、1909年に非連合マレー諸州を建設し、同年にビルマを英領インドの一部に併合した。スペインが領有を宣言していたフィリピンで、米西戦争、米比戦争を経て1915年に米国の支配下に置かれた。その結果、東南アジアは19世紀末までにシャムを除いて植民地化された。そのシャムもまた、1855年に英国と修好通商条約を締結し、それまで王室が独占してきた貿易を自由化した。同時期に欧州からインドを経て東アジアまでつなぐ汽船航路や海底電線が建設されたこととあわせ、東南アジアは欧米諸国（特にイギリス）の原料供給地、あるいはその完成品を消費する市場として、名実ともに世界経済システムに組み込まれたのである。

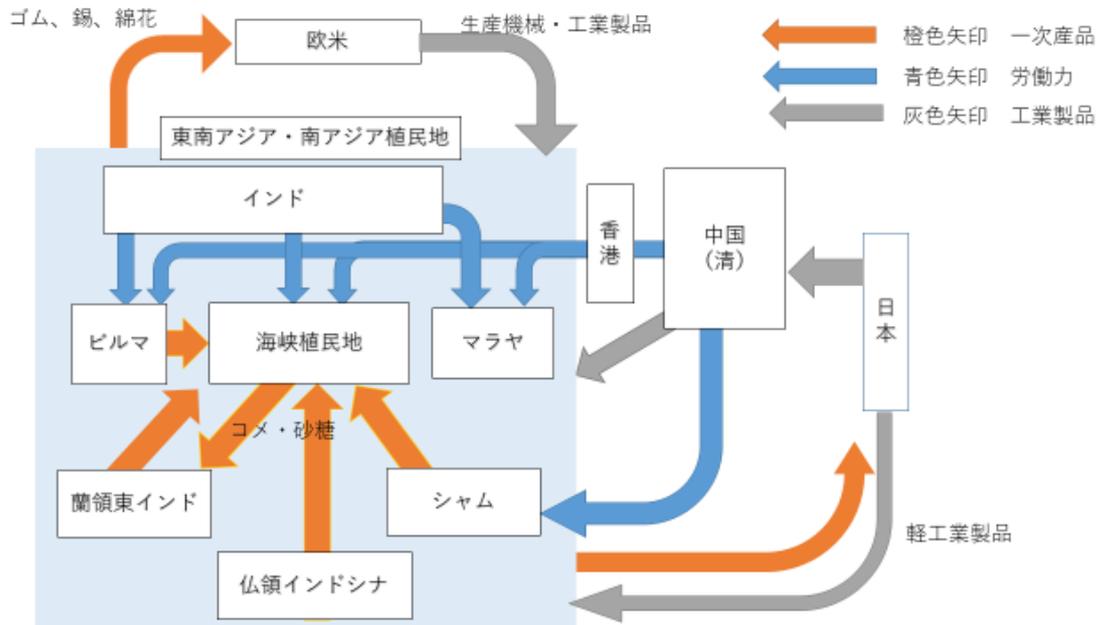
アジア地域では英領マラヤ、蘭領東インドといった島嶼部が世界市場向けの商品作物（ゴム、綿花、ジュート）や鉱産物（錫）を生産し、そのための資本、インフラ技術、重工業製品はイギリスから輸入された。そしてプランテーション農場や鉱山で働く労働者を人口稠密なインド、中国、日本、ジャワから、彼らが消費する食料（コメ、砂糖）をシャムをはじめとする大陸部東南アジアから²、日用品（綿糸、綿布、雑貨）はインド、日本、中国から輸入した（図2）。このようにアジア域内では、植民地と宗主国との直接的関係と並んで植民地間の経済システムが形成され、それを回路とする人の移動が空前の規模で展開したのである³。すでにこの頃、中国人商人は東南アジアの各地で貿

² 島嶼部東南アジアの中でも、ジャワ島はコメの生産力が比較的高かった。しかし、人口増加と商品作物の強制栽培による食糧生産の下落により、1870年代には輸入に転じた。

³ 例えばマレー半島に位置するペラでは1848年に錫の鉱床が発見されたことを契機として、

易商、

図 2. アジアにおける植民地経済システムの概念図



(出所) 杉原 (1996, 18) より筆者作成。

卸売商、小売商といった通商ネットワークを広く掌握しており、植民地プランテーションで働く労働者の日用品や食料といった物資はそのネットワークを介して供給されたのである。

2. 賃金労働者の移動とその管理

19 世紀に東南アジアで起きた人の移動は、植民地での労働力需要というプル要因と、送り出し元におけるプッシュ要因の相互作用によって大規模化したと考えられる。中国では、清朝の康熙、雍正、乾隆年間 (1661～1795 年) の安定した統治のもとで中国華南地方を中に人口が増加し、1830 年代には一時的ながら 4 億人を超えた。しかし、19 世紀半ばに始まった経済混乱 (アヘン貿易決済による銀の大量国外流出が惹起した物価の高騰、アヘン戦争 (1840～1841 年)、アロー戦争 (1856～1860 年) の賠償金支払いによる財政のひっ迫) や、太平天国の乱 (1851～1964 年) による社会動乱が契機となり、大量の人口が海外へ流出し始めた。彼らは主に広東、福建などの華南地域から、アヘン戦争以降に自由港となった汕頭、香港やマカオを経て、「幫」や「公司」と呼ばれる同郷組織

中国人の大量渡来が起きる。鉱床発見当時 1 桁台だった中国人人口は、それからわずか四半世紀の間に 4 万人にまで増えている。

を通じて世界各地へ移送された。

他方、インドではイギリス植民地政府によって再編されたカースト制の最下層であるタミル系住民を中心に、職を求める人々がパスポートなしで往来できるマラヤやビルマへ大量に渡来した。また、英領内で共通の資格を有する専門職（事務官、医師、弁護士など）も、インドからの移民に多かったといわれる。こうしてインドからマラヤへは、1786年から1957年までの植民地期に425万人が渡航し、300万人が帰国したと推定されている。またビルマでは、下ビルマにおける米穀産業の急成長を支えるため、当初は上ビルマから、時代が下るにつれ華南出身の中国人や英領であるマドラス、ベンガル出身のインド人労働者が流入した。これらの移民は精米所や製材所、港湾荷役作業に従事したが、雇用創出を上回る勢いで労働者の流入が続いたことから、先住民であるビルマ人の間でインド人移民に対する反感を招き、のちの暴力的排斥につながったといわれる。ちなみに現在ミャンマー国内で迫害を受け、大量に国外へ脱出して世界的な注目を集めたロヒンギヤの一部は、この頃にベンガル州から流入したインド系の人々の末裔だといわれている。

これら外部からの移民労働者は、海峡植民地の首都であり自由港であるシンガポールを基地として、マラッカ海峡周辺やシャム南部のプランテーションや錫鉱山、バンコクやサイゴン、ラングーンの精米所へ再渡航していった。奴隷や苦力貿易が禁止されて以降、これらの渡航者は表向き自由意思による移民という形をとっていたものの、奴隷同然の過酷な待遇で移送されたり、労働に従事することが多かった。また中には借金などの理由で仲介業者から移動や就労の自由を奪われたり、暴力を伴う脅迫や詐欺、誘拐によって強制的に連れてこられた者も多かったことから、19世紀半ばになると送出元であるインド植民地や宗主国政府、あるいは移民自身が、目に余る窮状への対策を訴えるようになる。こうした事態を收拾するべく、インドでは1871年に移民輸出法を定めてマラヤへの移民を全面禁止とし、清朝中国でも1866年に中国本土で強制的な渡航契約を禁止する協定を英仏と結んだが、ほとんど効果がなかった。また同時期には中国人の幫同士で鉱山利権をめぐる抗争が頻発し、ペラやスランゴールといった現地王家の内紛と連動して、政情不安につながることも少なくなかった。このため海峡植民地政府は、1876年にインド人移民保護条例を、翌1877年に華人移民保護条例を施行し、それぞれの移民について保護署を設置して、移民からの直接の訴えによる権利保護に当たさせた。華人移民保護官には会社の監督権限が与えられ、移民の仲介を管理し、組織同士の抗争抑制に努めた。移民の送出元である清国政府は、領土の外にいる中国人の保護に対する意識が薄かったことや、海峡植民地の内政に干渉する意図を英国に疑われることを避け、積極的に自国民の保護を行わなかった。このため、海峡植民地やマラヤの中国人移民は、海峡植民地政府の設けた制度を積極的に利用して自らの安全を図った。

3. 領域的管理の契機

同時期に、植民地化を免れ独立国として西欧と対峙しつつあったシヤムでも大量の中国人労働者が渡来し、その保護管理が問題となっていた。当時シヤムは清と友好条約を交わしていなかった。このため、シヤムに流入した清国人は、シヤムに対し領事裁判権を有する国に登録し、その国の保護民となることで法的保護を得た。また近隣の植民地から移動してきた中国系住民の法的資格は、これら植民地宗主国のアジア系臣民というものであった⁴。つまり、これらの保護民、アジア系臣民はシヤムの裁判権の外にあったのである。1896年にはシヤム領内にフランス保護民の清国人やベトナム人が3万人、英国保護下にあるビルマ人と中国人も併せて数千人がいた。とりわけ1855年に締結した英国との修好通商条約（バウリング条約）以降に自由貿易港として大発展を遂げつつあったバンコクには、運河や港湾、鉄道建設、精米所などで多くの労働力を要していたことから中国人が多く流入し、1907年の時点で人口の半分が中国人であったと推計されている（Skinner 1957, 87）。当時総務顧問補佐としてシヤム政府に雇用されていた日本人法律家の政尾藤吉は、こうした保護民・アジア系臣民の法的地位をめぐる当時の混乱した状況について、後に以下のように述懐した。

「仏蘭西は暹羅で支那人登録といふことを頻に行ふ。」

「登録証を持っている支那人は（略）大抵無学文盲の労働者であるから随分無理なことを言ふても悪い事をしても仏蘭西が保護して呉れるから大丈夫だと思っている。」

「毎日毎日関係する民事刑事の事件が暹羅の何処かで起」り、「仏蘭西公使館と暹羅の外務省とが公文で喧嘩をしている」（飯島 1976, 87）

政尾の言葉からは、保護民・アジア系臣民をめぐる当時の混乱がよく伝わってくる。問題は、中国系住民の間で起きる、あるいは彼らがシヤム臣民に対して起こす民事刑事のトラブルが社会問題として看過できない規模になり、それに対してシヤム政府が有効な法的対応の手段を欠いていた点にあった。当時のシヤムでは、すべての臣民は国家が任命する保護監督者に隷属し、監督者を通してはじめて保護管理を受けるものとされていた。中国人をはじめとする外国人はこうした保護監督システムの外にあり、それぞれの集団の頭領が自国のルールに従って集団を統括し、その頭領をシヤム官僚が統括した。つまり、それまでシヤムには、同一の領土の中にいる人が等しく同じシステムに属するという近代領域国家の概念はなかったのである。保護民問題は、こうした属人的システムによる人の管理の限界をシヤム政府に知らしめる契機となった。これ以降シヤム政府は、明確な国境線に基づく領域の中で国家が人に対する管轄権を確保する、近代領域国家の確立を目指し、フランスをはじめとする欧州列強と外交交渉を進めていく。

⁴ 主に英領であるマラヤ、海峡植民地、香港、オランダ領東インド、ポルトガル領マカオ等からの移民がここに入る。

興味深いのは、西欧諸国との外交で重要な役割を果たしたのも、また中国人であったという事実である。南部ラノーンで徴税人だった父親から二代かけて南部各県の知事を歴任するまでに出世した許心美（タイ欽賜名プラヤー・ラッサダーヌプラディット）は、内務大臣を務めたダムロン親王の私的外交顧問であった。またシンガポールの精米業者・陳金鐘は、ラーマ4世の腹心として活躍した。彼らはともに父の代に福建から移住してきた中国人移民出身であった⁵。

まとめ

本稿では、現代の東南アジアにおける人の移動問題を考察するための予備作業として、前近代および植民地期における人の移動の様相について概観した。交易、留学生、外来者の移動ネットワークやその現地化の過程など、東南アジアにおける移動する人々とその社会的影響に関してはそれぞれ非常に豊かな研究蓄積がある一方で、「人の移動」というマクロの視点からそれらの動きを総括し、その影響を論じた研究は多くない。本稿は、あえて従来個別の現象として研究されてきたものを「人の移動」として括るというやや無謀な試みを通じて、その流れを辿った。その作業から見えてきた事柄をまとめると、以下のようなろう。

① 中国人移民の影響：

東南アジアでは、すでに近代以前に中国とインドを介する交易路が開拓されており、現地や中国、西・南アジア出身者の到来を前提として初期国家建設が行われていた。その中でも中国からの移動者は、度重なる貿易統制と渡航禁止措置にもかかわらず、10世紀以降途絶えることがなく渡航を繰り返し、マニラ、バタヴィア、アユタヤー、パサイといった港市には中国系住民の街が建設された。彼らの移動先での待遇は、現地支配者の状況によって疎外化（虐殺、追放）、文化的同化（改宗、通婚）、政治的包摂（政権内での任官、連携）と大きく異なったが、経済活動に従事し交易ルートで優位を保ち続けた点は共通している。近代以前に形成された中国人の通称ネットワークは、東南アジアが世界経済システムに接合された後もその末端の流通を担う形で発展を遂げて資本を蓄積した。現在、中国系住民が東南アジア各国で経済的な影響力を持つようになった源流はここにあるといえよう。

② 西洋による領域支配の影響：

19世紀以降に東南アジアが西欧列強の植民地として分割され、域内で世界市場に向けた生産分業体制が形成されると、それを回路として新たな人の大移動が始まる。ここで新たに問題となったのが、移動してきた人の法的資格と、それをめぐる国家間関係だった。英領海峡植民地やマラヤ、ビルマ、シヤムなどの受け入れ先では、労働者として大

⁵ 許心美については小泉（2015）、陳金鐘については宮田（2002）に詳しい。

量に渡航してきた中国人、インド人を管理して現地の安全を保ち、彼らの権利を保護するための法執行が焦眉の課題となった。すでに領域的支配を確立し、領域内に在住する人の保護管理を行う法的権限を有していた海峡植民地やマラヤでは、植民地政府が移動者保護のための制度を設け、(送出元の清国が消極的だったこともあり)それを移動者自身も積極的に利用するという行動が見られた。他方で、領域内に居住する人の管轄権を有しなかったシヤムでは、流入者の保護責任を持つ外国政府(この場合は英領ビルマや仏領インドシナの植民地政府)に管理を依存せざるを得ず、シヤム政府はその対応に苦慮することとなる。

つまり植民地期は、人の移動とそれを支える移動インフラとしての中華系通商ネットワークが飛躍的に拡大発展した一方で、移動する人を渡航先の領域の中で把握し、法的な管理を行うことの必要性が強く意識されるようになり、そのための制度構築が進んだ時代であった。そうした人の空間的管理のための制度が、国境であり、国境の中に居住し国家の管轄下に置かれる国民と外国籍住民(外国人労働者を含む)といった法的資格であり、国境を出入りする人の管理(出入国管理制度)であり、国境内にいる人々を把握するための人口調査(センサス)であった。

この後、20世紀を通じて東南アジア諸国は宗主国からの独立闘争・交渉と主権国家としての制度構築を進めていくが、それと並行して一定の領域の中にいる人を等しく国家の管理下に置くための「国民」と「外国人」の峻別と定義が行われる。現代の東南アジアにおける人の移動とその権利保護をめぐる国家的、国際的対応を考えるにあたっては、上述したような人の移動を管理するための制度が形成、運用されてきた歴史的過程を明らかにすることが不可避となるだろう。

参考文献

<日本語文献>

飯島明子(1976)「タイにおける領事裁判権をめぐる——保護民問題の所在——」『東南アジア研究』第14巻第1号、71～98ページ。

石井由香(2018)「序論 移民・難民をめぐるグローバル・ポリティクス」(日本国際政治学会編『国際政治——移民難民をめぐるグローバル・ポリティクス——』第190号、1-16ページ)。

小泉順子(2015)「シヤムの対中交渉と地方華人ネットワーク——プレイヤー・ラッサダヌプラデットの事例から——」『東洋文化研究所紀要』第16冊。

小林幹夫(1992)『新東南アジア華人事情』日中出版。

篠崎香織(2017)『プラナカンの誕生——海峡植民地ペナンの華人と政治参加——』九州大学出版会。

- 菅谷成子 (2006) 「スペイン領フィリピンにおける『中国人』——“Sangley,” “Mestizo”および“Indio”のあいだ——」『東南アジア研究』第43巻第4号、374～396 ページ。
- 杉原薫 (1996) 『アジア間貿易の形成と構造』 ミネルヴァ書房。
- 弘末雅士 (2004) 『東南アジアの港市世界』 岩波書店。
- 宮田敏之 (2002) 「シャム国王のシンガポールエージェント——陳金鐘 (Tan Kim Ching) のライスビジネスをめぐって——」『東南アジア——歴史と文化——』第31号、27～56 ページ。

<外国語文献>

- Reid, Anthony. (2015) *A History of Southeast Asia: Critical Crossroads*. Wiley-Blackwell.
- Skinner, G. William. (1957) *Chinese Society in Thailand: An Analytical History*, Ithaca, N.Y.: Cornell University Press.