

国境と道—インド北東地域を訪ねて

写真

アジャイ・クマール・グプタ

Ajay Kumar Gupta

文

村山真弓

Mayumi Murayama

荒井悦代

Etsuyo Arai

井上恭子

Kyoko Inoue

鈴木よ志子

Yoshiko Suzuki

村山真弓

Mayumi Murayama



タマビル、バングラデシュ側をのぞむ（撮影：アジャイ・クマール・グプタ）

二〇〇四年夏、研究会の仲間五人で、インドとバングラデシュの国境を訪れた。

ブラフマプトラ河に沿って発展したアッサムの州都ディスプール（グワハティ）から、約六〇キロメートル。夏の最高気温が二三度というメガラヤ州の州都シロンは、ダージリンやシムラと同じように、英国人が好んだ避暑地で、一九七二年にメガラヤが州としてアッサムから分離するまでは、アッサム全体の州都でもあった。

メガラヤ州住民の八割は、カシ、ガロといった東南アジアや中国から移住してきた人々だ。メガラヤ州だけでなく、インド北東地域全体が、民族の交差路であり、今も何百もの異なる民族集団が居住している地域である。カシもガロも母系制の民族で、南隣のバングラデシュにもいるガロの女性は、働き者という評判だった。バングラデシュでは少数民族だが、ここメガラヤ州では、彼らはマジョリテイである。

メガラヤにはかつて世界一の降雨量を記録したチェラプンジがある。その日も雨模様で、曲がりくねった道に挟まれた谷間のあちこちから雲が湧き上がり、「雲の住処」という州名を実感する。シロンから車で走ること約三時間、バングラデシュとの国境の町ダウキに到着した。ダウキの税関出張所は、一九四八年開設、インドとパキスタンが分離独立し、ここに国境が誕生した翌年である。一九七一年からはインドとバングラデシュの国境となった。ただし、ベン



観光振興に期待をかけるインド北東地域（撮影：アジャイ・クマール・グプタ）



シロンから国境に向かう。道標には「シレットまでの距離 45 マイル」と書いてある（撮影：井上恭子）



メガラヤのおじさん（撮影：アジャイ・クマール・グプタ）

ガルの平地とこの地域を区分する「境界線」自体の起源は、一七九〇年、英国の東インド会社の統治下のことである。現在考えられているような国境概念、すなわち排他的な主権範囲の境界線を南アジアにもたらししたのは、英国の統治者であった。印中国境のマクマホン・ラインや、現在のパキスタンとアフガニスタンの国境の基礎となったデュアランド・ラインなど当時国境画定交渉に当たった英国人の名前を冠した国境線が今も問題含みで存在する。

バッタチャルジー所長の厚意で、バングラデシュ側の税関出張所を訪問することができた。両国間にはもちろん何の「線」もない。間にあるタマビルという低地帯にかかる橋が境となっている。タマビルでは、牛が草を食み、国境からバングラデシュ北東部の都市シレットに続く国道の脇には、わずかばかり四、五軒の商店、茶店が軒を連ねているのが見える。ここを通る人は日に二〇人以下と多くない。この税関を経由する物資のうち、インド側からの最大の輸出品は、石炭である。しかし、両国間に車両の通行協定がないため、インドのトラックが、国境を少し入ったところにあるダンピング・グラウンドに石炭を降ろし、そこからバングラデシュのトラックが拾い上げて、国内に輸送している。道は通じていても、実際には通じていないのである。

一見のんびりしたタマビルの光景とはうらはらに、インドとバングラデシュの間で



両国の税関職員。制服を着ているのがインドの職員（撮影：アジャイ・クマール・グプタ）



ブラフマプトラ河。向こうに見えるのはアルナーチャル・プラデーシュの山並み（撮影：荒井悦代）



インドとバングラデシュの国境、タマビル（撮影：鈴木よ志子）

は、モノと人の越境は、深刻な外交問題となっている。とりわけ、人口過密なベンガル地域からアッサム州への人口流入は、英領期以来しばしばアッサム州での大きな政治問題となり、一九七九年以降は、いわゆるアッサム問題として、外国人排斥運動に発展した。これに対し、バングラデシュ政府は、不法移民の存在を否定し続けている。現在も、「不法移民」を送還しようとするインドと、それを阻止しようとするバングラデシュ両国の国境警備隊が衝突し、いつの間にか、つかまった人々が消え去るといふ不可思議な事件が相次いでいる。

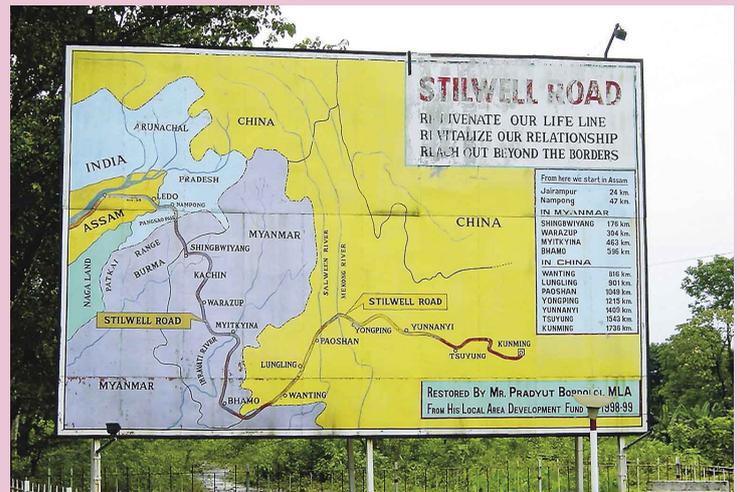
政治的な意図で引かれた国境は、そこに暮らす人々の自然の営みや意識に影響を与えざるをえない。国境の向こう側への結びつきや広がり意識を向けることによって、住民の中にある辺境という劣等感や疎外感を変えていこうという主張をする人々もいる。グワハティに戻った私たちは、ブラフマプトラ河の上流、アッパ・アッサムと呼ばれる地域の町ディブルガルに飛んだ。ここは、世界的に有名なアッサム・ティーの本場で、またアジア最初の油田が発見されたディグボイにも近い。豊かな資源にもかかわらず、反政府組織の存在や、中央から遠く離れているという地理的な不利さなどから、経済的にはある種の閉塞感があるようだった。この地域選出のボルドロイ州環境・森林相や、地元の財界代表者、学者らが期待を込めて語ったのが、アッサムの



スティルウェル・ロードの始まり (撮影: 村山真弓)



ブータンの山が見えてきた (撮影: 村山真弓)



スティルウェル・ロード再開を呼びかける看板 (撮影: 村山真弓)

町レドから中国・雲南省の昆明につながる道、スティルウェル・ロードの再開だった。第二次世界大戦中、日本と戦っていた中国の蒋介石政府への武器、物資支援の目的で、米軍アジア方面司令官スティルウェル将軍の指揮のもと、この道路の建設が始まったのは、一九四二年。砲撃やマラリア、事故でたくさん犠牲者を出しながら道路が完成したのは、終戦間近だった。戦後、この道は省みられることなく放棄された。全長約一七〇〇キロメートルの道の復興には、インド政府よりも、中国政府のほうが積極的らしい。大戦の名残を残すこの地域で、日本人はゴルフ好きで英語が下手という評価を、なぜか何度も耳にした。

旅の最後、私は一人クワハティから陸路ブータン東部の国境の町サムドゥブ・ジョンカに向かうことになった。ブータン南部は、長くインドの反政府組織の基地となっていたため、この国境は外国人には封鎖されていた。しかし二〇〇三年末にブータン軍が掃討作戦を決行し、再開されるようになったのである。朝早く走った道には通る車はほとんどなく、たまにすれ違うのは軍の車両ばかりだった。六〇キロメートルばかりの平坦な道の終わりに、突然聳え立つ山々が見えてくる。ブータンの国境は、極彩色の門が迎える山の仏教王国への入り口だった。

(むらやま まゆみ/アジア経済研究所
地域研究センター)