

# 国境を越えるということ

——ティモール島国境のリアリティと曖昧さ

森田良成

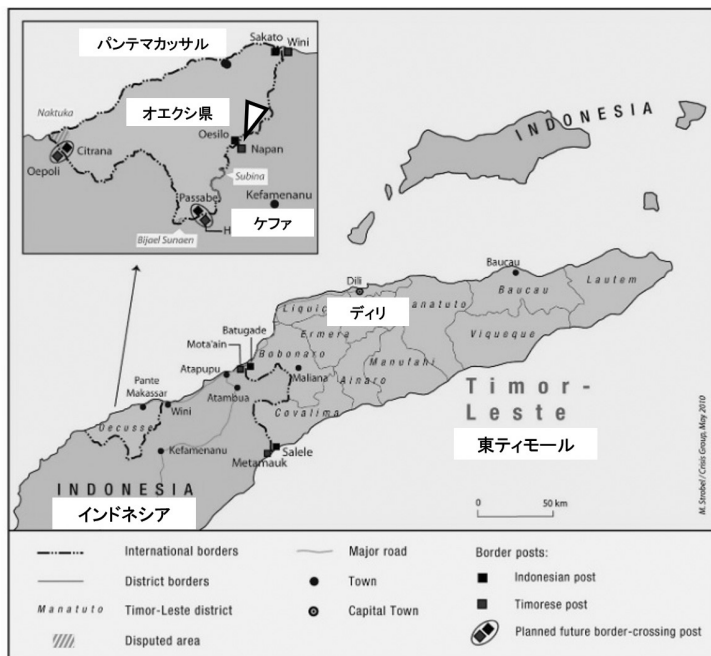
## 1. 飛び地を囲む国境線

1999年の住民投票によってインドネシアから東ティモール州が分離することが決定し、2002年に東ティモール民主共和国が成立した。東ティモール独立によって、ティモール島はインドネシア領と東ティモール領とに分かれることになった。独立前には東ヌサ・トゥンガラ州（略称 NTT 州）・北中央ティモール県（略称 TTU 県）と東ティモール州・オエクシ県との県境であり州境だった線は、インドネシアと東ティモールというふたつの国家の領土を隔てる国境線になった。

東ティモール民主共和国のオエクシ県は、周囲をインドネシア領に囲まれて、東ティモールの他の領土から隔てられた「飛び地」である【図1】。それぞれの国家が定めた国語のほかに、異なる民族言語が複雑に分布しているティモール島において、この境界線の両側で暮らしているのは同じ民族言語を話す人々であり、その日常生活の舞台や人間関係が境界をまたいで広がっている。さらに、もともとオエクシ県内で流通していた燃料をはじめとする生活物資の大半は、一定の規模を持つ都市として最も近いケ

---

キーワード：ティモール、インドネシア、オエクシ、国境、フィールドワーク



【図1】 東ティモール領オエクシ県とその周辺

出典：International Crisis Group 2010。左上の囲み内の▽が指すのが、本稿事例の舞台となる国境の通過地点（▽と日本語表記のみ筆者が挿入）。

ファ市（TTU 県の中心都市）から運び込まれたものだった。

これらの人や物の流れは、東ティモール独立によって国境をまたぐものとして扱われることになった。ケファからオエクシへの物資の輸送は、隣国への輸出という扱いとなり、関税や検疫などの煩雑な手続きが発生し、品目、量、価格において制限を受けることになった。また人の移動にも出入国のための手続きが必要になった。特にオエクシ住民の場合は、同国の首都であるディリとの行き来のためだけに隣国インドネシアの領土をいったん通過しなければならない。オエクシに関わる物資の輸送と人々の移動は、新しい国境によって様々な制限を受けることになったのである。

## 国境を越えるということ

オエクシ県に対してはその地理的・経済的に特殊な事情を配慮して、他県とは異なる措置が必要だということが、東ティモール分離が決まったころから指摘されていた (Holthouse and Grenfell 2007)。国境周辺の住民が不便なく日常生活を送るため、とりわけオエクシ側の東ティモール国民が生活に必要な物資を東ティモールの他地域やインドネシア側からスムーズに手に入れるために、地域の実情に合わせた国境管理の制度を整備しなければならなかった。しかし、静かな山の上にある開発の遅れた農村同士が接しているにすぎないこの地域に対して、東ティモールとインドネシアの両政府とも十分な関心を注がなかった。このために国境周辺の住民にのみ発行する「越境許可証」制度などの整備は遅れ、村人たちはそれを待たずに「ねずみの道」と呼ばれる抜け道を使って両国を行き来するようになった。一応の制度が整えられた後も、彼らは合法 / 非合法の手段を使い分けて国境を越え、ものを運び、それぞれの生活を成り立たせてきた (森田 2016) <sup>1)</sup>。

村人たちの密輸で取引される商品は、武器や薬物といったそれ自体で違法性や危険性が高いものではなく、燃料や酒類、肥料といった一般的な生活物資の数々である。またそれを行っているのはごく一般の村人たちであり、女性や子どもを含む多くの人々が、準備できる資金、商売の才覚、重い荷物を運ぶことのできる体力、国境の向こう側にいる家族や知人とのネットワークといった、それぞれに備わったものを駆使してこれに参加している。密輸は村では「公然の秘密」として認識され、日常的に行われている。

現地の住民たちが国境をどのようにして越えているのか、そうした行為によって生活をどのように成り立たせているのか、国境を警備する兵士や警官とのやりとりにおいて「国民であること」がどのように関わってくるのかについて、これまでいくつかの事例を紹介して分析した (森田 2016,

2018)。インドネシア領 TTU 県と東ティモール領オエクシ県が接する地域では、社会的に構築された国境が持つふたつの側面、すなわち壁のようにふたつの領域を厳格に分かつリアリティと、歴史が浅く、管理のしくみが確定せず、正当な手続きを無視した住民が容易にそれを越えていくという曖昧さとの複雑な関係を見ることができる。本稿ではこれを、これまでのように住民の立場から論じるのではなく、インドネシア国民でも東ティモール国民でもない外国人の筆者が、国境を越えようとして経験したいくつかの出来事、とりわけ思わぬ形で移動を阻まれた経験を通じて論じる。住民たちは、新しい国境とそれを越えるための正式な手続きが整備されていく過程で、それとは異なる非合法の方法と秩序を編み出し、合法と非合法の手段を適宜使い分けて国境を行き来してきた。しかしそれと同じことは、外部からやってきた私にはできない。

本稿の目的は、近代国家の外縁が最初から当たり前に定められているわけではなく、歴史的に構築されていく社会的な産物であるという事実を、私自身が国境を通過する際に遭遇した出来事を書き起こしながら示すことである。そうすることで同時に、文化人類学のフィールドにおいてフィールドの人々とフィールドワーカーの立場は決して同じではないということ、フィールドワーカーが彼らとまったく同じように振舞おうとしてもそもそもそれは不可能であるということを改めて確認する<sup>2)</sup>。そのうえで、人類学者のように外部からやってきたよそ者としての調査者が、フィールドにおいて基本的に非力な存在であり、そのような存在としてフィールドで限られた期間を過ごすために、いかに多くの人々の助けが必要になるのかを示す。

## 2. インドネシアへの入国、西ティモールへの国内移動

2014年8月から9月にかけての約1か月のティモール島滞在中に、私はインドネシア領から陸路で東ティモール領オエクシ県に入り、海岸部にあ

## 国境を越えるということ

るオエクシ県中心地パンテマカッサルに1週間滞在し、その後に入国時のルートを進んで陸路でインドネシアに再入国することを計画した。

これ以前、2012年にもオエクシ県を訪問したことはあった。ただそのときには、インドネシアのデンパサール空港から東ティモールの首都ディリに入り、ディリからはフェリーを使って海路でオエクシ県に渡った。復路も同じ経路を使った。それに対して2014年8月のこのときには、国境周辺およびオエクシ県内の物流と人々の生活をより詳しく知るために、首都ディリは経由せず、陸路で西ティモールから直接オエクシ県に入ることを考えた。国境周辺の住民によるインドネシア側からオエクシへの「密輸」において、物資が運ばれる主なルート、つまりインドネシア領TTU県ケファと、オエクシ県パンテマカッサルというふたつの町をつなぐ陸路のルートをとろうとしたのである。

外国からの旅行者がインドネシアもしくは東ティモールに短期滞在するための一般的な手続きは、それぞれの大使館が発信している情報などで簡単に知ることができる。一定の準備（往復航空券、ビザ取得費用など）をしておけば、インドネシアではデンパサール（バリ島）やジャカルタ、東ティモールではディリの国際空港で入国手続きができ、到着ビザがその場で発行される。しかし、ティモール島国境を陸路で越える際にも同じ手続きで済むとは考えにくかった。以前に現地で入国管理事務所などの施設を見ていたが、それらはデンパサールやディリとは比べ物にならないほど粗末なつくりで、どれくらいの機能を果たしているのかわからなかった。インターネットで検索しても、少なくとも当時は詳しい情報が見つからなかった。在日本東ティモール大使館に西ティモールでの必要な手続きを問い合わせると、「西ティモールのクバン市には、東ティモール領事館はない」という回答だった。クバン市で建物を実際に見ていたので、その事実すら把握していないならば問い合わせても無駄だと考え、必要な情報はクバン

市に着いてから確認することにした。

8/14に関西空港を出発してデンパサール空港に到着し、インドネシアへの入国手続きを済ませた。翌8/15に国内便で西ティモール、クバン市に移動した。

8/18(週が明けて月曜)、朝8時の開館に合わせて東ティモール領事館を訪れた。事前に調べていた情報に従って、「ビザ申請許可書」の発行を求めて必要書類(証明写真を貼り付けた申請書、パスポートのコピー、日本への帰国に使う航空券のコピー)を提出した。これは、国境の東ティモール側の入国管理局事務所で30日間有効のツーリストビザを申請する際に必要となる。書類は翌日に発行された。

領事館での手続きの際に、陸路でオエクシ県に入り、また陸路でインドネシア側に戻ってくる予定を説明すると、問題はないと言われ、特別な手続きも不要ということだった。さらにクバン市の入国管理局で確認すると、通行はやはり可能ということだった。ただ、どちらでも詳しい具体的な説明があったわけではなく、対応がやや大雑把にも感じられて、本当に国境を越えられるのか不安が残った。とはいえクバンに留まってこれ以上の情報を得られそうにないので、実際に国境まで行って、現地の入国管理局事務所で直接確認することにした。

### 3. インドネシアからの出国、東ティモールへの入国

8/22、朝8時に長距離バスに乗ってクバンを出発した。15時にTTU県ケファのターミナルに到着した。ケファ在住の知人にバイクに乗せてもらって山の上の国境手前にある村に移動し、その夜は別の知人宅に泊めてもらった。

8/23朝9時に国境へ向かう。外国人ひとりで行くよりも説明や手続きがスムーズに進むだろうということで、昨日の知人が付き添ってくれる。国

## 国境を越えるということ

境手前のゲートにあるインドネシア軍の詰所でパスポートを示し、氏名、旅券番号等を記帳する。知人も私の手助けをしたいからと説明して許可を得て、一緒にゲートをくぐる。次に警察の詰所へ行き、記帳。それから入国管理局事務所の小さな建物内に入り、出国手続きを行う。このときに「1週間後にオエクシからここに戻ってきて、インドネシアに再入国するつもりである」ことを説明し、それが可能かどうか尋ねた。もし無理だと言われたら、この時点でオエクシ行は中止にするつもりだった。しかしここでも問題はないと言われた。よって手続きを進めてもらい、パスポートにインドネシア出国のスタンプを押してもらった。税関、検疫の手続きはなく、建物を出てそのまま徒歩で先に進み、国境線を越えた【図2】。知人も東ティモール側の警察と入国管理事務所までつきあってくれた。入国手続きはディリの空港と基本的には同じで、30USドルを支払って到着ビザを取得し、パスポートに入国スタンプを押してもらった。職員には、1週間後



【図2】 国境の様子

右端にある柱が国境の目印。写真手前の舗装が途切れるところ（白線のあたり）までがインドネシア領で、その向こうは東ティモール領のオエクシ県。

にここに戻ってき出国手続きをしてもらい、インドネシアに再入国する予定だと説明しておく。手続きが終わったあと、クパンで入手したビザ発給許可証を渡しそびれていたことに気づいて職員に尋ねると、「必要だ、もらっておこう」と言うので渡す。

付き添ってくれた知人とはここで別れ、そのまま歩いて先へ進む。東ティモールではインドネシア領西ティモールと時差があるので、時計を1時間進める。バイクタクシーで山を下りる。途中でオエクシ県のほぼ中央を流れるトノ川を渡ると、その先は平地となる。海岸部にあるオエクシ県の中心地パンテマカッサルに着く。出発から到着まで、移動も国境での手続きもきわめてスムーズだった。紹介してもらって予め連絡していた人物の家を訪ね、一部屋を貸してもらう。オエクシ県で1週間を過ごす。

#### 4. 東ティモールからの出国、インドネシアへの再入国

【8/29（金）、1日目】

オエクシ県での滞在を切り上げ、インドネシアに再入国してクパンに戻るためにパンテマカッサルを出発する。海岸からバイクタクシーで山の上の国境に移動する。

入国管理事務所で職員と再会し、世間話をしながら東ティモールからの出国手続きを済ませる。入管を出て徒歩で移動し、国境線を越える。インドネシア側の入管の建物に入る。1週間前に出国手続きをしてくれた若い職員のほかに、そのときにはいなかった所長が出勤していた。

若者はパスポートを持って奥の部屋に行き、私は所長としばらく雑談していた。まもなく若者が所長を呼びに戻ってきて、ふたりで奥の部屋に引っ込んでしまった。しばらくして出てきた所長は、携帯電話でどこかに連絡を取ろうとしたが、通信環境が悪くてつながらなかった。電話を諦めた所長は私に、「この事務所には、到着ビザを発行する権限がない」と告げた。



## 国境を越えるということ

つまり私はインドネシアに入国できないということが、このときになって判明した。

本来ならば1週間前のやりとりで、まさにこのような情報を確認したかった。しかしその時点では、おそらく職員自身も私に説明できるほど手続きをよく把握してはいなかったのではないか。それがいざ実際に入国手続きを進めようという段になって、彼らはどういう手順を踏めばよいのかをはじめと具体的に考え、この結論にたどり着いたのではないか。このミスコミュニケーションの問題は、言語そのものの壁のせいではなかった。1週間前の手続きの際には、外国人の私だけでなく、インドネシア人である付き添いの友人が適宜説明を補足しながら必要な情報を確認しようとしたので、インドネシア語の表現に何か間違いや不足があったわけではない。だからそうではなくて、「ふだん関心を持ったことがなく、具体的に想像することが難しいような事柄について、相手に真剣に考えてもらう」ということが、うまくできていなかったということだろう。彼らはこの国境で外国人に対して今回のような手続きをしたことがなかったはずだ。私の方からもっと端的に、「ここで私に到着ビザを発給できるのか」と尋ねることができていたら、より正確な情報にたどり着けていたかもしれない。

オエクシから出てディリを経由せずに直接インドネシアに入国できそうな陸路のルートとしては、海岸沿いにもうひとつある。しかしそこの入管でも手続きができない可能性はかなり高い。空路での移動手段は、要人や特別な急病人を運ぶ場合にのみ利用が限られていることをすでに確認している。となれば、オエクシから出る方法として残されているのは、週2便のフェリーでまず首都のディリに移動するしかない。

ディリまで移動できれば、その先は空港からバリ島やシンガポールへの国際便が出ている。バリとシンガポールからは日本への直行便が出ているが、しかしもともとオエクシからクパンに戻ってから日本に帰国する予定

だったので、クバンで間借りしている部屋に荷物の一部をそのまま置いてきてしまっている。だからクバンには必ず戻らなければならない。もともとのスケジュールでは、5日後(9/3)の夕方にクバンから国内便でバリ島に移動し、そのまま深夜発の国際便に搭乗して9/4朝に日本に帰国することになっていた。購入済みのチケットを無駄にしないためには、何とかこの9/3クバン発の便に間に合うようにクバンに移動しておかなければならない。

オエクシ県からディリに向かうフェリーは、週2便(火・金の夕方に出发)のみの運行である。この日がちょうど金曜日なので、夕方にフェリーが出航する。これを逃してしまうと、次便が出るのは4日後で、ディリへの到着が5日後(9/3)になる。クバンで搭乗予定の便は同じ日の夕方発である。しかしディリからクバンに直行できる航空便はないので<sup>3)</sup>、これでは間に合わない。ディリからはまずティモール島から1,000km離れたバリ島まで行き、そこでインドネシアに再入国したらただちにとんぼ返りしてティモール島(ただしインドネシア領の西ティモール)に戻ってこなければならない。ディリからデンパサールを経由してクバン、さらにクバンからデンパサールという飛行機移動は1日では不可能だ。だからとにかく、夕方のフェリーを逃すわけにはいかない。

インドネシアの入国管理事務所を出て、東ティモール側入管に戻った。先ほど別れを告げたばかりの職員に事情を説明すると、彼はパスポートに押したばかりの出国スタンプの上から「取消」のスタンプを押し直してくれた【図3】。彼の考え次第では、再び30USドルを支払って正式な入国手続きをするように求められたかもしれない。礼を言って入管を出る。

バイクタクシーでパンテマカッサルまで戻り、そのまま港に直行すると、閉ざされたゲートの前はまだ昼前にもかかわらず夕方出航のフェリーを待つ人たちでにぎわっていた。ゲート内に入れてもらって係に尋ねてみると、チケットはすでに売り切れたという。この日のフェリーを逃すと日本への

## 国境を越えるということ



【図3】 パスポートのページ

RDTL（東ティモール民主共和国）からの出国を「CANCELED」のスタンプで取り消してもらった（左下は別の年のインドネシア出入国の記録）。

帰国便に間に合わなくなることを説明すると、乗船できるようにするから安心するよと言ってくれる。ノートに名前を記入し、その場でチケット代8ドルを支払った。出航前の16時に港に戻ってくればよいと言われたものの、町に引き返して昼食を買ってすぐに港に戻り、ゲート前で食べてそのまま過ごした。15時ごろにゲートが開き、他の乗客とともに入場して港内で待機し、しばらくして無事に私も乗船することができた<sup>4)</sup>。

乗船開始を待っている間に、ディリで暮らしているインドネシア人の友人に電話をかけて、ディリ到着後にどうすればよいか相談した。もともとクパンで知り合った彼女は、このときはディリの町はずれにあるレストランの経営を兄から任されて移り住んでおり、2年前にディリで再会していた。彼女はディリの港に着いたら、まずレストランに来るよと言った。

フェリーはオエクシを17時に出港した。船室内は蒸し暑くて寝苦しいので、デッキに自分の場所を確保して朝まで眠った<sup>5)</sup>。

【8/30 (土), 2日目】

朝5時前にディリ港に到着する。あたりは暗く、町はまだ静まり返っている。港から空港とは逆方向にある友人のレストランまで、3kmほどの道を時間をつぶしながら歩く。店に着いたころに夜が明けて、友人に再会する。朝食を食べさせてもらってから、車で空港に送ってもらう。

ディリ空港からインドネシアへのフライトは毎日1便のみで、スリウィジャ航空がディリとデンパサールを結んでいた(SJ271, 13:30ディリ発。小型ジェット機で座席数170)。カウンターで尋ねると、チケットは当日分と翌日分ともにすでに売り切れていた。仕方がないので、カウンター正面の椅子に座り、困った顔をして待ち続けた。しばらくするとカウンターから呼ばれ、キャンセル分のチケットを売ってくれた。

ほぼ定刻通りにディリを立ち、夕方にデンパサール空港に到着する。空港ではちょうど台湾・中国・スペインからの到着便と時間が重なったということで、入国手続きを待つ長い列ができていた。自分の順番を待ち続け、ようやく到着ビザを発給されて、インドネシアへの再入国を果たした。すぐに国内線ターミナルへ移動し、各航空会社のカウンターを回った。クバン行の最も早いフライトで席を確保できるのは、翌日11時発のガルーダ航空のビジネスクラスのみだった。これを逃すと、翌々日のライオンエアーにしか空席はなかった。ビジネスクラスはもったいないと思ったが、バリでいたずらに時間を費やしても仕方がないので、これを購入した。夜は近くのホテルに宿泊した。

## 国境を越えるということ

【8/31（日），3日目】

ガルーダ航空 GA438 便（11 時デンパサール発）に乗る。ディリー-デンパサール間の機体と同じく小型ジェット航空機であり，80 分ほどのフライトなので，エコノミークラスとビジネスクラスに差額に相当するような違いは感じられない。定刻通りにクパン（エルタリ空港）に到着した。空港タクシーを使って，ついにクパンの自分の部屋まで戻ってくる事ができた。

オエクシ（バンテマカッサル）からクパンまでの陸路は 240km であり，国境での手続きにかかる時間を含めても所要時間は 10 時間ほど，交通費は日本円で 6,000 円ほどのはずだった。しかし，オエクシから海路（船中泊）でディリへ，ディリから空路でデンパサールへ，デンパサールで 1 泊したうえでクパンへという移動となり，3 日をかけてほぼ 10 倍の道のりを移動することになった【図 4】。費用は，デンパサールでの宿泊費 4,000 円ほかを合わせて 45,000 円ほどになった。



【図 4】 バンテマカッサルからクパンまでの移動に予定していた陸路のルートと，実際にたどったルート（Google マップをもとに作成）

## 5. ティモール島国境のリアリティと曖昧さ

クバンに無事に戻ってから、今回のオエクシ行について相談したり手伝ってもらったりした友人たちに、「オエクシから国境を越えてインドネシアに戻ることができなかった。国境を通過して直接 TTU 県に出ることができなかった」と伝えた。国境周辺の出身だったり、現在もケファの町に暮らしていたりしてふだんの国境周辺の状況をよく知っている彼らは、まさかと驚き、入管職員を非難した。「本当であれば通行できるはずなのに、彼らは外国人であるお前を足止めして、困らせてお金をせびろうとしたのだ。まったくひどいやつらだ」と彼らは言った。私は、そうではなくて国境の入管がそもそもビザを発給する権限を持っていなかったのだと説明したが、あまり納得した様子ではなかった。

友人たちが入管職員を疑ってかかったことは、無理もなかった。国境周辺の村人たちが「ねずみの道」を使って日常的に難なく国境を越えていることを、現地で生まれ育った彼らはよく知っていた。密輸のことは、村人たちだけでなく国境の管理や警備にあたる入管職員、軍人、警官も当然よく知っており、しばしばそれに自らかかわって利益を得てもいるのだった。こうした事情をよく知っている彼らとしては、合法／非合法のいずれの手段を使うにせよ、ただかこの国境の通行くらいで私のように苦勞させられるということはナンセンスで、考えにくいことなのだった。彼らは、「お前もきっと、いくらお金を払えば通行することができたに違いない」と私に言った。

国境周辺に暮らす村人たちは、「ねずみの道」を使ってごく簡単に両国のあいだを行き来していた。それは彼らにとって特別なことではなく、インドネシア側でもオエクシ側でもそうした経験談をいくつも聞いた。実際にそうやってインドネシア側から国境を越えてオエクシにやって来て、

## 国境を越えるということ

ちょうどパンテマカッサルに滞在中だった者とも話をした。別の若者は、親族の結婚式のために「ねずみの道」を使ってインドネシア側からオエクシに入り、そのまま数日を過ごしたところだった。近々インドネシア側に戻るときには、オエクシ在住の友人と連れ立って発ち、やはり「ねずみの道」からインドネシア側に入って、そのままクパンまで行って友人に町を案内してやる計画だと言った。インドネシア側から燃料を運んでオエクシで売ったり、オエクシで作られた酒をインドネシア側に運んで売ったりといった非合法の取引も、ごくありふれた日常的なものだった。そのような意味では、この土地でオエクシを囲む国境はほとんど「フィクション」のような、あってないような曖昧な存在だった。

しかしその同じ国境線は、外国人の私にとってはたしかに「リアリティ」を持っており、法律を犯してそれを越えるわけにはとてもいかなかった。友人たちは「そんなことは簡単だ」と言うが、たとえ何らかの手段を使ってこの地で国境を越えられたとしても、デンパサールで出国手続きをするときに大きな問題が起こるに違いない。

パンテマカッサルから大回りのルートで、ともかくも無事にクパンまで戻ることができて安心したが、滞在できる日数はもう残りわずかであわただしく過ぎていった。予定通り9/3の便に乗ってクパンを出発し、3日前に一晩滞在したばかりのデンパサールで乗り継ぎのための数時間を過ごし、深夜発の便で出発して、翌9/4朝に日本に帰国した。

翌年2015年の8月には、知り合いの研究者たちがティモール島のインドネシア領西ティモールに渡り、飛び地のオエクシではなく島中央の国境を陸路で通過して東ティモールに入国することを計画した。しかし彼らはインドネシア側からの出国の手続きができずに、国境手前で引き返すことになったという。インドネシアで新しく「ビザ免除」の制度が始まった直後だったことによる混乱のためだった。それまで観光目的の短期滞在には

到着ビザの取得が義務付けられていたが、これが免除されることになった。しかしまだ始まったばかりで、この制度の適用を受ける空港・港はデンパサールやジャカルタなどのごく一部に限られていた。ビザ免除の適用を受けてこれらの場所から入国した旅行者は、適用外の場所からは出国できない。島中央の国境を陸路で通過しようとしていた彼らは、デンパサールでの入国手続きのときに到着ビザを取得せず、ビザ免除を選択していた。そのために、インドネシア領西ティモールから陸路で東ティモールへ出るための出国手続きが受けられなかったのである。前年の私のように彼らがインドネシア入国時に到着ビザを取得していれば、出国を妨げられずに済んだのだった。

こののちビザ免除の制度が適用される空港や港、陸路での国境通過地点が増えて、ティモール島陸路にも適用されるようになった。2017年8月に私は再び陸路でオエクシに入った。このときには外国人である私でもスムーズに国境を通過できるようになっていた。しかもこのとき私は、所定の手続きを済ませたうえでインドネシア側からバイクでオエクシに入国した。バイクを持ち込むとオエクシ県内の移動には大変に便利だった。もちろんインドネシア側に戻るときにも何も問題はなかった。また、オーストラリア人の人類学者が2018年にティモール島を西端から東端まで陸路で横断したときの記録をまとめており、西ティモールから陸路でオエクシ県に入ったときのことも記している。国境通過の手続きに関するトラブルは何も書かれていない (Palmer 2021)。さらにそののちの2019年9月には、国境近くのインドネシア側の村で「国境検問所建設準備調整会議」が開かれた。検問所の各機関の建物やその他の整備が進められて、山の上の辺鄙な農村の風景は大きく変わっていった。

政治的・経済的・文化的に国家の周辺にある地域において、国家による統治は曖昧でわかりにくいものになっている。国境も、住民たちの日常生活



## 国境を越えるということ

活においてはやすやすと越えられるような、あたかも「あつてないようなもの」となっている。しかしかといって、国境や国家の存在を単なるフィクションとして片付けることもできない。それは一方でたしかなりアリティを持ち、住民や外国人である筆者の前に時として大きく立ちはだかる。本稿では、筆者自身の国境を越える経験を整理することで、国境という存在の曖昧さとリアリティについて論じた。「あつてないようなもの」でもある国境は、別の場面では非合理的なまでに厳しく人間の移動を阻み、制限しようとするのだった。

\*この論文は、JSPS 科研費 JP19K12492 (『取り残された地域』と持続可能な開発目標) 代表:堀江正伸), JP21H00654 (『被傷性の人類学』代表:竹沢尚一郎) による研究成果の一部に基づいている。

## 注

- 1) オエクシ県は東ティモールの経済特区構想 (Zonas Especiais de Economia Social de Mercado de Timor-Leste, 略称 ZEESM) の舞台になったことで、特に海岸部の県中心地パンテマカッサルの景色は短期間で大きく変化していった。2015年にはポルトガル上陸から500周年を記念する国家をあげての記念式典が挙行され、2019年には海岸部に空港が完成した。
- 2) 文化人類学者のクリフォード・ギアツは、フィールドワークで大切なことは、別の世界からやってきた異邦人として彼らとかわりを持ち、ともに生活するすべを学ぶことであり、彼らがそのなかで生きている意味の枠組みに親しみ、対話の世界を拡大していくことだとしている (ギアツ 1987: 23, ギアツ 2007: 28)。
- 3) クバンとディリを結ぶ直行便は、これ以前に何度か断続的に運行していたことがあった。
- 4) 他の乗客が持っていたような紙のチケットは、最後まで渡されなかった。売り切れたということだったし、乗客数は定員を越えている様子だったので、すでにチケット自体が残っていなかったのだろう。

- 5) この2014年のオエクシ滞在中に、港のフェリーの様子、港からトノ川への移動を撮影した。本稿末尾のQRコードを参照。

#### 参考文献

- ギアーツ, クリフォード (1987) 『文化の解釈学 I』 吉田禎吾他訳, 岩波書店。  
ギアーツ, クリフォード (2007) 『現代世界を照らす光』 鏡味治也他訳, 青木書店。  
森田良成 (2016) 「『ねずみの道』の正当性——ティモール島国境地帯の密輸に見る国家と周辺社会の関係」『白山人類学』19: 225-248。  
森田良成 (2018) 「国境を越えるねずみたちのストリート: ティモール島の密輸における「和解」と「妥協」」, 関根康正編『ストリート人類学: 方法と理論の実践的展開』, 風響社: pp.267-297。  
Holthouse, Kym and Damian Grenfell (2008) *Social and Economic Development in Oecusse, Timor-Leste*, Globalism Institute, RMIT University.  
International Crisis Group (2010) Timor-Leste: Oecusse and the Indonesian Border, *Policy Briefing: Asia Briefing*, 104: 1-17.  
Palmer, Lisa (2021) *Island Encounters: Timor-Leste from the Outside in*, Australian National University Press.

#### 資料映像



オエクシ港のフェリーの様子、港からトノ川への移動 (2014年に筆者が撮影。5分。「TIMOR LESTE: Oecusse Port - Pasar Tono (AUG 2014)」としてYouTubeに掲載)。

## The Border Crossing Stories: The Reality and Ambiguity of National Border in Timor Island

MORITA Yoshinari

This paper is structured around a series of events the author experienced during his fieldwork on the island of Timor while trying to cross a national border that was newly established after the independence of Timor-Leste from Indonesia. The people who inhabit the area adjacent to the border on both the Indonesian and the Timor-Leste sides have devised over the years numerous methods to cross it and easily go back and forth, skillfully using both legal and illegal means. The author, on the other hand, being a foreigner, simply could not do the same.

The purpose of this paper is to reconfirm - not from the point of view of the people living there, but from the experiences of the author himself - the fact that an international border of a modern state is a social construct. And, at the same time, we shall see that in the framework of a fieldwork conducted by a cultural anthropologist, the position of the fieldworker and the position of those around him can never be the same, that he can never behave like them, no matter how hard he tries. Having established the above, we shall draw attention to the vast amount of help from all kinds of people an anthropologist - a stranger from a strange land - requires to do his work during the limited time he has in the field.

Key Words: Timor, Indonesia, Oecusse, national border, fieldwork

