シルク・ロードの地理学的諸問題 (1)

保 柳 睦 美*

Geographical Riddles of the Old Silk Road (1)

By

Mutsumi HOYANAGI**

Abstract

There are many problems still unsolved in the geographical studies of the Silk Road, which in ancient times connected Asia and Europe culturally and materially.

1. Who was the proposer of the name of the Silk Road? Richthofen introduced the term of “Seidenstrassen” in his “China, I”, as well as in the article discussing this route in 1877, and there is no doubt about that Richthofen has popularized the name. The name itself, however, was probably used for the first time in the account of the Greek geographer Marinus of Tyre in about 100 A. D., who had drawn his information from Maës Titianus, a Macedonian silk-merchant who sent agents to China during the 1st century of our era.

2. The study of the Silk Road by Richthofen was very instructive and suggestive, in spite of the time in which it was made when detailed maps of Inner Asia were not prepared and the European translation of the Chinese old annals and records were scarce. Although Richthofen's study had some faults, he had a good command of many important Chinese old annals and predicted many of the geographical problems which have been hotly discussed since the early part of the 20th century, based on discoveries made by the scientific expeditions of Sven Hedin and Aurel Stein. (Fig. 1)

3. The study by Herrmann was scientifically equipped because of the time in which many European translation of the Chinese old annals and records were prepared and some of the results of the scientific expeditions of Inner Asia were published. The weak point of Herrmann's conclusion, however, lies in that he was too confident in the figures of distance of different oasis states from Ch'ang-an and Wu-lei, given by the Former Han Annals.

In ancient times in China, li was not used as one of the official units of distance and was only used as a rough estimate. It was more probable that commonly a day's travel equalled 100 li. As a consequence, the assumption of the position of many states and the old road based on the calculation of detailed figures of li of the Former Han Annals was in some parts far from the facts of the past. (Fig. 2)

4. The most reliable routes were obtained by the work of Stein, though it is not free from criticism. In the study of the Silk Road, however, it is desirable to begin with the close investigation of topography and other natural conditions along the road.

* 東京都立大学理学部地理学教室

** Dept. of Geography, Faculty of Science, Tokyo Metropolitan University

Fig. 3 shows the topography and the distribution of settlements and oases scattered along the margin of the Tarim basin, compiled from the maps prepared by the Army Map Service, Corps of Engineers, U. S. Army (1:1,000,000) and the maps of Chinese Turkestan and Kansu surveyed by Aurel Stein (1:500,000). A glance at the map shows that the distribution of large oases are confined to the foot of Tien-shan to the north and to the western half of the foot of Kun-lun to the south. The existence of large oases has close relations with the altitude of mountains and the extent of perpetual snow-field. Rivers nourished by large snow-fields flow down the mountains and have built large oases, such as Aku-su, Kucha to the north and Kashgar, Yarkand and Khotan to the west and to the south. The lands are flat and streamlets branch out, showing the character of delta lands rather than alluvial fans. The present highways run connecting those delta-oases and in ancient times the natural conditions were probably not so different from today.

5. Worth noticing, however, is that there scattered many small oases at the apex of the gigantic talus slopes of piedmont gravel, particularly to the southern margin of the basin, attaining in parts a relative height of 1,500 m and more and utterly barren. The path which connects these small talus-apex oases is winding but easy to get water, and even in ancient times it was frequently used as the by-road, particularly between Charchan and Khotan. (Fig. 4)

The main Silk Road between the two oases above described ran through the desert land, but the discoveries of many sand-buried sites by Stein, such as Endere, Niya and Dandan-oilik gave rise to a controversy about the route of the old highway. These sites were in the territory of ancient states of the Han dynasty, and Herrmann and some other historical geographers preferred to follow the ancient route running far off in the sandy desert. The assumption, however, is geographically unnatural, because it neglects the row of small delta-oases such as Niya, Keriya and Chira, which even in ancient times probably played an important part in the traffic and trade.

6. The most difficult part in the assumption of the old road is the eastern part of the basin, where oases are rare. The Tunhuang oasis is the last one from the "corridor" leading from north-western China into the Tarim basin. Along the foot of Pei-shan, particularly of Qruq-tagh (Dry mountains) to the north and of Altin-tagh to the south, there is no geographically natural route leading to the west, and the interpretation of the Chinese old annals and records brought about various old routes. But the discovery of one of the ruined sites of Loulan by Hedin in 1900 and abundant archaeological evidence studied by Stein brought to light the ancient route which skirted the northern part of the great salt-encrusted sea bed and through Loulan reached the oasis of Korla.

The Former Han Annals, however, tell us that the Northern Road started from Turfan, and what had it to do with the old route through Loulan? Close examination of the figures of li of Turfan from Ch'ang-an given by the Former Han Annals revealed that it was calculated from Tunhuang by way of Loulan and Korla, and it was proved that the old route through Loulan was an important highway, constituting actually a part of the Northern Road in the Former Han dynasty.

The route which skirted the southern shore of the great salt-encrusted bed was the

main Southern Road, but it was and is very difficult route owing to the lack of water, and the by-road which ran from Tunhuang through some longitudinal valleys of Altin-tagh to Miran must have been frequently used.

7. The routes and their names changed according to periods. In the Former Han dynasty there were two highways, the Northern and the Southern Road. In the later part of the dynasty a new road was opened from Tunhuang directly to Turfan and in the Later Han dynasty it was substituted by the new road through the oasis of Hami. Therefore slight changes occurred in the names of the routes. In the Later Han dynasty, the Southern Road was the same with the former period, while the road which ran through Loulan and through the oases along the southern foot of Tien-shan to Kashgar was called the Central Road and the newly opened road to Turfan by way of Hami was called the Northern Road. Loulan was abandoned in the 4th century, but the Annals of T'ang dynasty tell that the road through it was closed in the later part of the Sui dynasty. While in the Sui dynasty the new road which ran through the northern edge of Tien-shan was opened and was called the Northern Road. Therefore the Central Road, from Turfan to Kashgar, in this dynasty corresponded with the Northern Road in the Former Han dynasty. (Fig. 5)

Why then occurred such changes of routes? A greater part have been interpreted by the social and political changes along the routes in the history of the "Western Region". But some of them have remained unclarified. Why was the highway through Loulan closed? Why were Loulan, Miran, Endere, Niya, Dandan-oilik and others abandoned? These are problems beyond historical interpretation owing to the lack of historical records.

Geographically, however, more important problems are by what means did people live in those waterless sites in ancient times and why have these sites been buried in sand? We have been confronted by the most difficult geographical riddles. First of all, it should be ascertained whether or not the apparent shrinkage of rivers was the passing phenomenon caused by the arid period which covered over North China, Mongolia and probably over Inner Asia in the beginning of the 20th century, when many scientific explorations were made. Then changes of the natural environment during historical period should be re-investigated, particularly the advance and retreat of ice and glaciers in the mountains. The change of wind action is also to be taken into consideration. At the same time we should notice that arguments about changes of the natural conditions during historical period in Inner Asia have been complicated and confused by considering too much the various natural and social accidents together, which probably had no relation with each other.

8. What economical profit was brought to ancient China by the silk trade? The historical study of Europe tells us that there was a serious adverse balance in Rome's oriental foreign trade which was made up by bullion or specie payments, and that Romans failed to balance with exports their great purchases of silk. Strange to say, however, we cannot prove that Roman specie payments reached China in a large amount, and some historical geographers say that they were more probably absorbed by middlemen. But another point which should be noticed is that some of the Chinese old annals and records tell us that the oases-towns were in full flourish and crowded with various shops and houses, which means a lot of money was spent in those transit towns.

Up to what time had the function of the routes continued which deserved the name of the Silk Road? Romans succeeded to smuggle silk-moth eggs into the empire in the middle of the 6th century and sericulture was first developed in Syria and then it was carried to Sicily and Spain. With the introduction of sericulture into the Roman empire the commerce in raw silk began to dwindle and shortly after ceased altogether. But according to the sources of China, the Annals of the T'ang dynasty for example, the silk trade was still prosperous along the road even in the 7th century. Meanwhile came the dark years in the history of the "Western Region" following the end of Chinese control in T'ang dynasty and we cannot ascertain exactly the end of the silk trade. Probably the decline of T'ang rule in the Tarim basin synchronized with the end of the Silk Road, which was in the early part of the 8th century.

緒 言 (その名の起り)

シルク・ロード (絹の道) の名は最近の日本の社会では広く行き渡っていて、中学校の歴史や地理の教科書にも出てきている。そしてこれは古代に、中国の特産物であつた絹が、遠くヨーロッパ、ことにローマ国へ運ばれたルートを示しているようである。それではもつと具体的にいつて、どんなルートを通つて絹が運搬されたのであろうか。

人々の中には、漢の武帝のときに西域への道が開かれ、ここを通つて絹の貿易がはじまつたように考えているものがある。しかしこれは誤りであつて、中国産の絹は、もつと早くからギリシア、ローマへとどいていたのである。ギリシア人やローマ人は、中国人や中国のことを *Seres* とか *Serica* とよんだといわれているが——この語源についてはいろいろな説があるが、この中で *ser*, *si*, *ssu* の発音がギリシア語風の *ser* となつてヨーロッパへ伝わつたことがもとであるとの解釈が最も穏当なものであろう——ヨーロッパの学者の研究¹⁾によると、バクトリア国王エウチデムス (*Euthydemus*) が 220 B.C. ごろ、*Seres* まで遠征したとのがあつて、これが記録に出てくる *Seres* の最初であるという。ただしこの場合の *Seres* は中国人ではなく、シベリアの民族を指し、絹の中継貿易に従事していたものにすぎない。したがつて *Seres*, *Serica* のよび方は、要するに絹を生産する人や国の意味であつて、まだ中国人や中国のことが、ヨーロッパへ知られていない時代から使われていたものである²⁾。

こうして中国の特産物であつた絹は、早くから多くの中継者の手を経てヨーロッパまで達していたのであつたが、こういう古い中継ルートや直接の貿易ルートも含めて、古代に中国の絹が送られたルートとして、東洋史学界では次の3種のものが区別されている³⁾。

(a) ステップ・ルート モンゴリア、ジュンガリア、カザフスタンなどのステップ地帯を通り、遊牧民によつて継送されていたルート。

(b) オアシス・ルート 乾燥アジアに散在するオアシスを結ぶルートで、いわゆる西域を通つた重要な陸路。

(c) 海上ルート アジア南部の沿岸諸港を連ねて、華南、インド、ペルシア湾、紅海の沿岸を連絡し

1) Tarn, W. W.: *The Greeks in Bactria and India*. Cambridge, 1951.

2) ギリシア人やローマ人は、絹の持参者 (中継貿易者) を *Seres* 人と思つていたらしい。*Seres* 人についての記述には、明らかにイラン系やアリアン系の人々を指しているものが発見される。その国についても、かなりあとまでよくわかつていなかった。たとえばその首府を *Sera* あるいは *Sera Metropolis* とよんでいたが、首府が前漢時代の長安から後漢の時代に洛陽に移ると、アレクサンドリアの天文・地理学者プトレマイオス (*Ptolemaeus*) は、これを *Sinae Metropolis* とよんだので、これによつて *Seres* と *Sinae* とは別な国のような誤解が起つた。

3) Matsuda, H. and Fujieda, A.: *A research in Japan in history of Eastern and Western cultural contacts. Its developments and present situation*. Japanese National Commission for Unesco, 1957.
松田寿男: 東西文化の交流, 至文堂, 1962.

たもの。

しかしシルク・ロードとは、いかにも巧みにつけられた名である。こういう名が自然に発生するはずがなく、だれかが命名したものに違いない。そこでその命名者の意向を尊重して、これを取扱うことが必要となる。

シルク・ロードの命名者はだれか。これは意外にも、はつきりさせることがむずかしい。しかし少なくともこの名を普及させた人は、当時ベルリン大学地理学教授であつたリヒトホーフエンであることは確実である。すなわちその大著 *China, I. de Seidenstrassen* のよび方を使っているし、これを表題にした論文もある⁴⁾。そして、かれ以前にはこの名を使つた人がどうも見当たらない。それだからといつてリヒトホーフエンが命名者であるとは断定できない。こうしてシルク・ロードの研究は、その第1歩から、やつかない問題に当面してしまうのである⁵⁾。

ところでリヒトホーフエンが指しているルートは、漢の首都長安から西域を通つてパミールを越え、Oxus (アム川)、Jaxartes (シル川) の流域に達した陸路である。このルートは前記の分類の (b) のおもな部分に当たるものであるが、これは漢と西域ならびにそれ以西の国々との間に、直接の貿易がはじめられたルートとして重要な意味をもつものであるし、東西文化交流の点からは、最も重要な役割を果たしたものである。したがつて以下、シルク・ロードとしてはこのルートを取上げ、いかに多くの疑問の究明が、今後の地理学研究に委ねられているかを明らかにしたいと思う。

1. リヒトホーフエンのシルク・ロード

1. その道すじと意義

第1図は、リヒトホーフエンによつて描かれたシルグ・ロードの道すじである。当時の事情として、この地帯の地図自身に不正確な点が多いことはやむを得ないとしても、ここに記された道すじには、意外なことがいくつか見出される。たとえばそのある部分は、タクラマカン砂漠を横断している。しかしこれも、当時のかれとしては、よく考えてのことなのである。

リヒトホーフエンはこの地帯の古代の民族や交通に非常な関心をもち、マリノスやプトレマイオスの記述や地図はもちろん、中国の古記録である漢書や史記なども参考にして、古代の貿易路について論じている。ところでこの図に関連して起る種々な疑問についてはあとで触れることとして、かれのシルク・ロードの研究には、2つの大きな意義が認められるのである。

その1は、19世紀末から20世紀はじめにかけての、列国の西域学術探検ブームが起る以前に、中央アジア、ことに西域の歴史地理的意義の重大性を指摘していることである。これは非常な卓見といわなけれ

4) Richthofen, F. von: *China, I.*, Berlin, 1877. Capt. 10, Entwicklung des Verkehrs zw. China und den Völkern im Süden und Westen von Central-Asien.

Richthofen, F. von: Ueber die centralasiatischen Seidenstrassen bis zum 2. Jahrhundert n. Chr. *Verhandl. der Gesell. f. Erdk. Berlin*, 96~122, 1877.

リヒトホーフエンといえば、中国を広く旅行し、地質、地形をはじめとして、中国の土地の自然科学的観察の成果を世界に知らせてくれた学者として日本では有名であるが、中国の歴史地理についても、すぐれた研究を行つているのである。その著書 *China, I.* でも、その約60%の量を歴史地理的研究に費やしているほどである。

前記の論文の方は、漢代以前および以後にかけての西域の経営およびその貿易路について、中国の古記録やヨーロッパ人の旅行記などを利用して、その道すじを論じたものである。

このほか海上交通に関しては、Ueber den Seeverkehr nach und von China im Altertum und Mittelalter. *Verhandl. Gesell. f. Erdk. Berlin*, 86~97, 1876. もあつて、これは西方からの船や中国の船が、次第に南方海上に航路を延ばしていつた歴史地理的経過を明らかにしたものである。

5) あるいは Marinus か Ptolemaeus の記述のなかで、ことにマリノスの記述中にこの名が使つてあるかも知れない。マリノスはフェニキアの港市 Tyre (Tyros) の学者で、その記述は、中国の勢力が西域に回復した後漢のころ、マケドニアの商人 Maës Titianus が、絹貿易のために旅行したときの報告にもとづいて、100 A.D. ごろに絹の国への道のことを書いたものである。プトレマイオスはアレクサンドリアの天文学者、地理学者で、150 A.D. ごろ、その著書“地理”の中で、マリノスの記述にもとづき、さらに自分の解釋も加えて絹の国のことを書いた。両者ともに、シルク・ロードに関するヨーロッパ側の資料として、ヨーロッパの学界では重要視されてきたものである。リヒトホーフエンが、“マリノスの絹の道”という表現をしているところから察すると、マリノスの記述中にこの名が使つてある可能性が考えられる。

第1図 リヒトホーフエンのシルク・ロード
(The routes of the Silk Road, by F. von Richthofen, 1876.)

実線は中国の古記録から、破線はプトレマイオスの記述から推定された道すじ、カナは現在名、() は旧中国名、またはプトレマイオスの記述中の名

ばならない。

その2は、歴史時代におけるターリム盆地内の自然環境の変化を、すでに予想していることである。現在のタラマカン砂漠が横断できない自然環境にあることは、地理学者であるリヒトホーフエンにはわかってははずである。それにもかかわらず第1図のようなルートを描いたのは、単に記録によればこうなると推定したこと以外に、この地域の当時の自然には、現在と違っていた部分があったと考えたからであるらしい。すなわちその論文のなかで、砂に埋れて滅亡しているオアシスの町のあることを述べているのである。これは大唐西域記や漢西域図考の記述(注, 10, 参照)あたりから示唆をうけたものかも知れないが、ともかくリヒトホーフエンの記述の中には、そののち地理学、歴史学、考古学などの上に大問題として浮び上った多くのことが、すでに指摘してあることは、特筆に値することである。

2. 当時の研究事情

漢の武帝のとき、西方の大月氏へ派遣された張騫の報告によつて、漢の国土を取り囲んでいる蛮族居住地帯の向う側には、フェルガナ(大宛)、ソグディアナ(康居)、カスピ海沿岸(奄蔡)、バクトリア(大夏)などの地方(国々)があり、さらに遠方にはインド(身毒)、パルチア(安息)、バビロニア(條支)、エジプト(黎軒)などのような文化の高い国々があることがわかった。そこでこれらの国々に漢の勢力を延ばすと同時に、貿易によつて利益を得ようと考えて西方との間に交通を開き(当時この道は孔道をよばれた)、ここを通つて中国特産の絹が大量にローマまでも運ばれるようになったことはよく知られている。しかしこの説明にもかなり直線的なところがあるが、ここでは、これに触れない。ただ、これによつて道路がはじめて作られ、交通や貿易がはじまったわけではないことには注意しなければならない。たとえばホータン付近に産する「崑崙の玉」は、もつと前から西域へ通ずる道を通つて中継貿易によつて中国へ運ばれていたし、絹もここを通つて西方へ継送されていたのである。この道にシルク・ロードの名がつけられたのは、ここを通つて漢と西方との間の直接貿易が開かれたという点で一紀元を画すようになったからであろう。そしてそれは、106 B.C. に漢から絹をつんだ隊商が西方へ出発したときにはじまるものである。

ところでこの道がどのように通っていたかを調べるには、むずかしい多くの問題が横たわる。第1に、かなり正確な地図が利用できなければならない。ところがこの地域については、現在の最良の地図でも、未探検と記した空白の部分の方々に残されているありさまである。ましてリヒトホーフェンのころには、ヘディーン (Sven Hedin, 1894~97, 1899~1902, 1927~35) やスタイン (Aurel Stein, 1900~01, 1906~08, 1913~15) その他の学者による学術探検が行われる以前のことであったから、古い地図や記録から、自分で地図を編修しなければならなかったのである。

さらに大きな難関は、古い地名の考証である。シルク・ロード沿道の地帯では、歴史時代以前から種々な民族の侵入や移動がはげしく行われたために、雑多な民族の居住舞台となっている。だから地名や地域名も、民族によつてよび方が違っていたし、次第に統一されたあとでも、たとえばサンスクリット系、イラン系、トルコ系、チベット系、蒙古系などの言葉のものが混在しているのである。中国の漢書や史記には、このへんの地名はすべて漢字で書かれてあるが、これらは当時の現地発音のあるものに漢字をあてはめたもの、その意味を漢字に訳したものの、漢の勢力下になつてから新たなよび方を作つたものなどがあつて、現在のどこに当るものかを確めることが非常にむずかしく、古い地名の解釈いかにによつても、ずいぶん違った地図ができることになる。

第3に、リヒトホーフェンの時代には、ヨーロッパの学者で中国の古代史や歴史地理を研究している人はまだ少なかつた。ことに中国の古記録については、ヨーロッパではその紹介や部分訳程度のものが出ていたにすぎなかつた。だから古記録の利用や解釈にも大きな困難があつたはずである。こういう状況のもとで研究されたものであるのに、その記述からは、引用されている欧文の文献以上に、多くの古記録が利用されていることが察せられるのは不思議なことである。

3. その根拠と疑問点

以上のことを前置きとして、再びリヒトホーフェンの図を見直すと、これから興味ある事実や種々な疑問を発見する。たとえば第1図 (b) では、ロブ・ノール (蒲昌海) の位置は恐らく1863年の大清一統輿地図によつたものであろうが、そんなに見当が外れていない。ところが1877年にプルチュエワルスキーのカラ・コシュンの発見によつて、果然ロブ・ノール問題が学界をにぎわすようになったものである⁶⁾。

ところで最も問題なのは、ターリム盆地を通るシルク・ロードの道すじである。これは主として漢書の記述によつたという。漢書の西域伝を開くと、

「西域以孝武時始通，本三十六国，其後稍分至五十余，皆在匈奴之西，烏孫之南⁷⁾」

「西域諸国，大率土著，有城郭田畜，與匈奴烏孫異俗，故皆役属匈奴⁸⁾」

というような有名な句が出てくるが、問題のシルク・ロードについては、

「自玉門・陽関出西域，有兩道，從鄯善傍南山北，波河西行，至莎車，為南道，西踰葱嶺，則出大月氏，安息，自車師前王廷，隋北山，波河西行，至疏勒，為北道，北道西踰葱嶺，則出大宛・康居・奄蔡焉⁹⁾」

6) プルチュエワルスキーは、カラ・コシュンを本当のロブ・ノールと考え、過去の中国の記録や地図は誤っているものとした。この報告に対してリヒトホーフェンは疑問を抱き、これがきつたげとなつて、ヘディーンの研究がはじまつたのである。保柳睦美：ロブ・ノールの変遷 (北支・蒙古の地理)，古今書院，1943。Hedin, S.: The Wandering Lake. New York, 1940. (岩村，矢崎訳，さまよえる湖，筑摩書房，1943)。

7) この36や50が、本当の数を示すものであるかどうかには議論がある。徐松の西域伝補注では36国の名をあげているが (第1表参照)，どれだけの根拠があるものかわからない。

8) 前者およびこの句によつて、当時の国々の位置や性格をうかがうことができる。これらの多くは天山の南に位し、多数のオアシス国家を形成していたことを示す。匈奴、烏孫は遊牧民であるが、匈奴はモンゴリアを中心として活躍したモンゴル系の遊牧民であり、烏孫は天山北方のイシク湖付近、イリ盆地を中心として分布していたトルコ系の遊牧民である。白鳥庫吉：烏孫についての考 (西域史研究，上)，岩波書店，1941。

9) これはその解釋に、いろいろな問題を含む句である。これらについてはあとで触れることとして、ここではおもな地名を解説するにとどめる。鄯善 (ミラン，チャルクリクあたりの国)，莎車 (ヤルカンド)，葱嶺 (パミール)，大月氏 (パミールの西側，アム川上流地方の国)，安息 (パルチア国，イランからメソポタミアにおたつた国)，車師前王国 (トルファン)，疏勒 (カンガル)，大宛 (シル川上流，フェルガナ盆地を中心とした国)，康居 (シル川流域を中心とした遊牧民の国)，奄蔡 (アラル海からカスピ海方面にわたつた遊牧民の国)。

という、きわめて簡潔な説明が見出されるだけである。これではこまかいルートが全くわからない。そこで他の手がかりからこれを求めなければならないが、幸いに漢書には、各国の長安からの里数や、西域都護府への方向と里数も書いてある。この解釈には非常にむずかしい問題が含まれるのであるが、リヒトホーフエンはこの里数も考慮に入れるとともに他の手がかりも参考にして、南道に沿う国々である且末、小宛、戎盧、精絶、扞弥などの位置を図のように推定し、これらを連ねて砂漠を横断するような南道を描いたのである¹⁰⁾。

このルートには今日からみると確かに不合理なところが多いし、このほか北道やパミール方面のルートについても疑問がある。しかしこの図が描かれた当時のことを考えずに、欠点ばかりを指摘しても意味がないことである。要するにリヒトホーフエンのシルク・ロードは、当時としては相当な根拠と、かれ一流の解釈のもとに、最初に地図に描かれたものとして、その価値を認めてよいものである。

II. ヘルマンのシルク・ロード

1. その根拠

シルク・ロードの研究が進むにしたがつて、この道は単に絹貿易だけでなく、東西の文化交流に対して予想外に大きな役割を果たしてきたものであることがわかったので、20世紀に入ってから、ヨーロッパでも東洋でも、文化史の観点からの研究が主体を占めるようになった。したがってリヒトホーフエンの研究をうけつぐものはしばらく現われなかつたが、そのうちにヴェルツブルグ大学地理学教授ヘルマンの研究が出た¹¹⁾。これはわが国の歴史学界でも、かなり高く評価されていたものである。

ヘルマンの研究はのときには、ヨーロッパの学者による中国の古い記録の研究もかなり進む一方¹²⁾、ヘディーン、スタイン、グリェンウェデル、ル・コックなどの学術探検の成果も、その一部が公表されてか

10) 南道をこのような経由にした1つの根拠は、ターリム盆地の広さについて漢書には次のように書いてあることである。「南北有大山，中央有河，東西六千余里，南北千余里，東則接漢，阨以玉門關，西則限以葱嶺」そこでこの盆地の範圍を地形で限ると、東西と南北の比は6:1にならないが、南道を図のように通すと、東西、南北の距離の比は、だいたい漢書に記されているようになるからである。

このほか、玄奘の大唐西域記の記述や、清の李光廷の著である漢西域図考のことも知っていたものと想像される。前者には南道に沿って威びた町があることが書いてあるし、ことに後者には、南道の国々で、そのうち砂漠地に化してしまった例がいくつも書いてある。たとえば且末国については、在尉草南，今淪爲戈壁と書いてある。このほか都善国、婼羌国、且末国、小宛国、精絶国、戎盧国、渠勒国についても、同じような解釋を与えている。

なおリヒトホーフエンの図における精絶国の位置については、注17参照のこと。

11) Herrmann, A.: Die alten Seidenstrassen zwischen China und Syrien. Beitrage zur alten Geographie Asiens. Berlin, 1910 (Reprinted in Tientsin, China, 1941. 德国黑爾曼氏撰，漢代絲綢貿易考)

Herrmann, A.: Die Seidenstrassen vom alten China nach dem Roemischen Reich. Mitt. Geogr. Gesell. Wien, 58. 472~500, 1915.

このほかにも、まだ読んでいないが、次の論文もある。Die Verkehrswege zw. China, Indien und Rom um etwa 100 nach Chr. Leipzig, 1922. Das geographische Bild Chinas im Altertum Sinica. Forke-Festschrift Sonderausgabe, 1937.

さらに東西海上交通を取扱った次の論文もあつて、東西交通の歴史地理的研究に深い関心をもっていることを示している。Ein alter Seeverkehr zw. Abessinien und Sued-China bis zum Beginn unserer Zeitrechnung. Zeit. Gesell. Erd. Berlin, 553~561, 1913. Die alten Verkehrswege zw. Indien und Sued-China nach Ptolemaeus. Zeit. Gesell. Erd. Berlin, 771~787, 1913.

12) ヘルマン自身が果してどの程度に漢文がこなせるのかわからないが、その引用文中には、西域に関する古い記録について、現在でもヨーロッパの学者間で重要視され利用されている次のような歐文訳や研究成果がすでに含まれている。

Wylie, A.: "Notes on the Western Regions", translated from the Former Han Annals. Jour. of the Anthropological Institute, 1881, 1882.

Hirth, F.: China and the Roman Orient. Shanghai, Leipzig u. Muenchen, 1885.

Hirth, F.: Syrisch-chinesische Beziehungen im Anfang unserer Zeitrechnung. (in R. Oberhummer u. H. Zimmerer: Durch Syrien und Kleinasien, Berlin, 1899).

Chavannes, E.: Documents sur les Turcs occidentaux. St. Petersburg, Acad. Imp. des Sciences, 1903.

Chavannes, E.: Les pays d'Occident d'après le Wei liu. T'oung-pao, 1905.

Chavannes, E.: Les pays d'Occident d'après le Heou Han Chou. T'oung-pao, 1907.

Chavannes, E.: Les Mémoires Historiques de Se-Ma T'sien. 5 Vols, Paris, 1895~1905.

らであるから¹³⁾、これらの資料もよく利用されている。またこの地域の地図も、すでにかなりよいものが出てきていたし、ヘディーン、スタインの探検によるものも利用されている。このようにリヒトホーフエンの研究時代とちがつて、資料がずつと豊富になつてからのことであるから、その研究も科学性が濃いものである。

ヘルマンの論文を読むと、ヨーロッパの学者でありながら、中国古代の考証に非常な努力を払っている点は驚くほどである。けれどもその研究態度は、基本的にはリヒトホーフエンの場合と同様である。すなわちシルク・ロードの研究に対して、最も信頼できる記録は漢書であるとし、ヨーロッパ側の資料はそれほど重視していないことである。こうして漢書に現われている諸国の里数を基本とし、国々の位置とシルク・ロードの道すじを明らかにしようとした。このような態度をとつたのには、かれとしての理由がある。

前に引用した漢書の句によつても、シルク・ロードの道すじはきわめて漠としたものである。ターリム盆地の南縁と北縁のオアシスをそれぞれ東西に連ねるものが南・北道の幹線であり、これが西方ではパミールを越すことはわかるが、もつと具体的に、これらの道すじが現在のどういう地点を、どのように連ねていたものかがわからない。ところが前にも触れたように、漢書には、西域諸国の長安からの里数、西域都護府への方向と里数その他が書いてある(第1表)。これらのうちで里数は、漢が西域を統治する上に重要な意味をもっていたはずだから、信頼ができるものと考えた。すなわちこの数字こそ問題を解く最も重要な手がかりであると考えたわけである。そこで漢時代の1里は、現在のどれくらいの距離に相当するかを推定するために、過去の里数と現在の距離とをいくつか比較して平均した結果、1里=390m(約400m)であることを知つた。これを基準として古い地名を現在のそれと照合させてみると、プトレマイオスの記述や地図は、あまりにもこの基準から外れていること、およびマリノスの記述の方がむしろ参考になることがわかつた。それはそのはずで、プトレマイオスは決して当時のすぐれた地理学者ではなく、むしろ天文学者であつたから、ヨーロッパとアジアとの距離もマリノスの記述にしたがわずに、地表の陸地の大きさに対する自説から割り出したものに違いないからである。こうしてヘルマンは現在の地図の上で、まず学術探検によつて明らかにされた諸地点をおさえ、さらに古い記録を参考にしながら漢書に書かれた里数を案配して、古代の他名および道路の考証を行つたのである(第2図)。

ヘルマンのシルク・ロードはリヒトホーフエンのそれと異なっていることは当然のこととしても、この地域の現在の通路ともかなり違つている部分がある。まず、玉門、陽関を出てから道は3本にわかれる。このうち北へ向うものは、ハミを経てトルファンへ通ずるものであるが、伊吾(ハミ)の地名が記録に出てくるのは後漢になつてからである。前漢時代にはこのへんは匈奴の勢力下にあつたから、まだ道は開かれていなかったものである。したがつてこの道は、あとで通じた新道と考えなければならない。また玉門、陽関を出てから南へ向つて山を越えるものもあるが、これは本道からわかれてツァイダム盆地を通り、チベットへ入るものを示したものらしい。したがつてこの図における前漢時代の本道は、ロブ・ノー

13) 当時はすでに次の報告書が利用できたことになる。

Hedin, S.: Die geographisch-wissenschaftlichen Ergebnisse meiner Reisen in Zentralasien (1893~96), *Peterm. Erg. H.* 131, Gotha, 1900.

Hedin, S.: Scientific results of a journey in Central Asia 1899~1902, 8 Vols, Stockholm, 1904~07.

Stein, A.: Preliminary report of a journey of archaeological and topographical exploration in Chinese Turkestan. London, 1901.

Stein, A.: Sand-buried ruins of Khotan. Personal narrative of a journey of archaeological and geographical exploration in Chinese Turkestan. London, 1904.

Stein, A.: Ancient Khotan. Detailed report of archaeological explorations in Chinese Turkestan. 2 Vols, Oxford, 1907.

Gruenwedel, A.: Bericht ueber archaeologische Arbeiten in Idikutschari u. Umgebung im Winter 1902~03. *Abh. d. Kl. d. Kgl. Bayr. Acad. d. Wiss. XXIV*, 1. Abt., Muenchen, 1906.

Le Coq: Bericht ueber Reisen u. Arbeiten in Chinesisch-Turkestan. *Zs. f. Ethnologie* 39, 1907.

Huntington, E.: The pulse of Asia. Boston, 1907.

第2図 ヘルマンのシルク・ロード
(The routes of the Silk Road, by A. Herrmann, 1910, 1915)

漢字は旧地名、カナは現在名、ローマ字はマリノスの記述にあるもの

ル(蒲昌海)の塩沢を迂回してローラン(楼蘭)に達し、これから1つはクルック・ダリアに沿ってコラ(尉犁)に向かうものと、他はローランから南西に向かつてクンルン山麓を縫うもの(南道)となる。

蒲昌海の北をまわってローランに至るルートは、スタインの異常な努力によつて明らかにされたものであるが、漢書によると北道はトルファンを通るように書いてあるから、漢時代には、玉門、陽関以後、というルートでトルファンに達したのであろうか。

トルファンから天山南麓へ出て、このオアシスを連ねながらカシガル(疏勒)に至る北道は、この図では現在の道路とあまり変わっていない。ただアクス(姑墨)からカシガルに至る間は、カシガル川に沿うもの(現在はこれが多く用いられている)よりも、もつと北の山麓に沿うものの方が多く用いられたらしいという。

現在の道と著しくちがっている道すじが目立つのはむしろ南道である。ことにチェルチェン(且末)からホータン(干闥)に至る間は、現在よりもずっと北側の砂漠地を通っている。これは精絶国と扞弥国の位置を、図のような砂漠中に推定したことがおもな原因と思われるが、とにかく種々な問題を含む地帯である。

カシガルからバミールを越える道についてもいろいろ論ぜられているが、結論として、陽関からカシガルに至る各道の距離を次のように計算して、中道(ローランを通ってコラに達し、あとは天山南麓を縫うもの。中道という名は魏略西戎伝に出てくる。注31参照)がいかに重要な近路であつたかを物語るものとしている。

(1) 中道(注、コラで漢時代の北道に連絡)	1,700 km (旅程7週間)
(2) 南道(注、ヤルカンド、カシガル間を含む)	1,900 km (旅程8週間)
(3) 北道(注、ハミ経由の新道を含む)	2,100 km (旅程9週間)

2. その弱点

ヘルマンの研究はその着想もおもしろく、また種々な資料、ことにヘディーン、スタインの探検の成果をよく利用している。しかしその根本的態度は、漢書に示された各国の里数を最も重視するという、はつきりした仮定のもとに成立っているものである。だからこの仮定がくずれると、すべてが動揺してくることになる。

まず第1表をみると、漢書に記された里数の取扱いが、いかにむずかしいものであるかの見当がつく。

第1表 漢書西域伝に記述してある西域諸国の名、距離、規模

国名	長安からの 里数	都護府への 方向と里数	戸数	口数	勝兵数
○婼羌国	6,300		450	1,750	500
○鄯善国(本名楼蘭)	6,100	NW. 1,785	1,570	14,100	2,912
○且末国	6,820	NW. 2,258	230	1,610	320
○小宛国	7,210	NW. 2,558	150	1,050	200
○精绝国	8,820	N. 2,723	480	3,360	500
○戎盧国	8,300	NE. 2,858	240	1,610	300
○扞彌国	9,280	NE. 3,553	3,340	20,040	3,540
○渠犂国	9,950	NE. 3,852	310	2,170	300
○于闐国	9,670	NE. 3,947	3,300	19,300	2,400
○皮山国	10,050	NE. 4,292	500	3,500	500
○烏秣夜国	9,950	NE. 4,892	490	2,733	740
○蒲犁国	10,250	NE. 5,046	350	4,000	1,000
○依耐国	9,550	NE. 5,396	650	5,000	2,000
○無雷国	10,150	NE. 2,730	125	670	350
○難兜鞬国	9,950	NE. 2,465	1,000	7,000	3,000
○難兜鞬国	10,150	NE. 2,850	5,000	31,000	8,000
○烏秣山国	12,200	NE. 6,840	多	多(大国)	
○安息国	12,200	NE. 60日行程	多	多(大国)	
○大宛国	11,600			(最大国)	
○康居国	11,600	E. 4,740	100,000	400,000	100,000
○大月氏国	12,300	E. 5,550	12,000	600,000	120,000
○大宛国	12,250	E. 4,031	60,000	300,000	60,000
○桃槐国	11,080		700	5,000	1,000
○休循国	10,210	E. 3,121	358	1,030	480
○捐毒国	9,860	E. 2,861	380	1,100	500
○莎車国	9,950	NE. 4,746	2,339	16,373	3,049
○疏勒国	9,350	E. 2,210	1,510	18,647	2,000
○尉头国	8,650	E. 1,411	300	2,300	800
○烏孫国	8,900	E. 1,721	120,000	630,000	188,800
○姑墨国	8,150	E. 1,021	3,500	24,500	4,500
○温宿国	8,350	E. 2,380	2,200	8,400	1,500
○龜兹国	7,480	E. 350	6,970	81,317	21,076
○烏壘国	7,238		110	1,200	300
○渠犂国			130	1,480	150
○尉犁国	6,750	W. 300	1,200	9,600	2,000
○危須国	7,290	W. 500	700	4,900	2,000
○焉耆国	7,300	SW. 400	4,000	32,100	6,000
○烏食離国	10,330		41	231	57
○卑陸国	8,680	SW. 1,287	227	1,387	422
○卑陸国	8,710		462	1,137	350
○郁立師国	8,830		190	1,445	331
○单桓国	8,870		27	194	45
○蒲類国	8,360	SW. 1,387	325	2,032	799
○蒲類国	8,630		100	1,070	334
○西且彌国	8,670	SW. 1,487	332	1,926	738
○東且彌国	8,250	SW. 1,587	191	1,948	572
○劄婁国	8,570	SW. 1,487	99	500	115
○狐胡国	8,200	W. 1,147	55	264	45
○山国(墨山国)	7,170		450	5,000	1,000
○車師前国	8,150	SW. 1,807	700	6,050	1,865
○車師后国	8,950	1,237	595	4,774	1,890
○車師都尉国			40	333	84
○車師后城国			154	960	260

○印は清の徐松(1781~1848)の漢書西域伝補注に記されている36国、(このほか子合国、姑師国が加わって計36国となる)。これが哀帝、平帝のころ、さらに分れて55国になったと説明されている。

これは直線距離でなく、実際の道のりである。漢書にはこのほか、隣国間の里数が記入されている場合もあるが、それにしてもこれだけの資料から各国の分布状態を推定することは、クイズを解くような難事業である。しかもこの表によると、長安里数と都護府里数とは数字の性質がちがつていて、後者は1ケタまで出ている。このことは、距離の出所が、両者で全く別であることを示す。またこのことは、漢書の重大な性格を現わすものである。すなわち漢書は、玄奘の大唐西域記のように、自分で旅行し、現地が見聞したことを記述したものもちがつて、種々な資料から編修されたものであるということである。だからその記述の中には、単なるいい伝えもあろうし、時には資料の整理の混乱から来た誤りもあり得る¹⁴⁾。

だから漢書の記述は全体としてすぐれたものであつても、この中の里数がどの程度まで信頼できるかが問題である。まず長安里数から4,500里(清の徐松の西域伝補注による長安、陽関間の里数)を減ざると、陽関(玉門関、陽関の区別は考えられていない)から各国までの距離になるが、こんなことでは解釈の糸口もつかめない。だから徐松のように、これらの数字の多くのものに疑問をもつ学者が出たのも、もつともなことである。ことに都護府里数を眺めると、最後の2ケタの数字が類似しているものが多く、いかにも不自然な感を与えるし、その他にも不審な点が見出される¹⁵⁾。

ヘルマンはヨーロッパの学者であるから、中国の古記録にある数字に対してもヨーロッパ的に考えて、中国的立場からこれを分析することができなかつたのであろう。実は漢代には一般に、1日の旅程が100里と概算されていたと考える方が、すべての資料について好都合なのである¹⁶⁾。だから都護府里数のように1ケタまで出ても、要するにある地点から何日行程ということであり、その基点から都護府への里数に100の倍数を加えただけだから、最初に現われた2ケタの数字は、あとまで残ることになる。長安里数もこまかい数字にこだわらずに、何日行程の程度に考える方がよい。

こうして漢書の里数を概略的なものにみても、長安里数と都護府里数とが、容易に両立しない場合もしばしばであつて、これをどう処理するかによつて、国の位置が違ってくる。ヘルマンもこの点では苦んで、自説に都分がよいように片づけている場合が多い¹⁷⁾。したがつてヘルマンの立場とはほとんど反対に、松田教授¹⁸⁾のように、多くの史伝をよく調べてこれを批判することを基本とし、里数には参考資料的意味しか認めない立場も成り立つ。むしろアジアの歴史学者の研究態度としては、この方が納得がいくのである。

けれども、ここでは、漢時代における西域の国々の分布そのものを問題としているのではなくて、当時のシルク・ロードがどう通っていたかを、まず明らかにしたいのである。この意味からは、ヘルマンの図で最も疑問が多いのは、敦煌、カシガル間の前半の部分であり、次いでパミール越え、およびそれ以後のルートである。しかし後者については私もまだよく調べていないので、以下ではおもにターリム盆地内のルートについて論ずることにする。

14) たとえばロブ・ノールに関する次の記述などは、明らかにいい伝えにすぎない。「蒲昌海一名塩沢者也、去玉門陽関三百余里、广袤三百里、其水亭居、冬夏不增减、皆以爲潜行地下、南出於積石、爲中国河云」

15) たとえば車師後王国(ジエンガリアのジムサ付近)の方が車師前国(トルファン付近)よりも都護府に近い。車師前国の距離は1,087里の誤りであろう。

16) 漢書律歴志によると、当時は長さの単位として分、寸(10分)、尺(10寸)、丈(10尺)、引(10丈)が用いられたことが記されているが、里は正式の単位に含まれていない。里は歩とともに早くから発生した名称であるが、一般に地積の単位(歩里法)に用いられていた。里が正式に長さの単位に加えられたのは清代からであり(吳承洛:中国度量衡史、商務印書館、1937、1957)。したがつて漢書の里数は、はじめからおよその距離と考えるべきものである。

17) たとえば漢書によると、且末国と精絶国との距離が2,000里とあるが、徐松もこれを訂正していない。両者が20日行程も隔っていたのでは、その位置の推定がつかない。これでわかつたことは、リヒトホーフエンの南道では、精絶国の位置を、盆地中央よりも北よりに推定している理由である。精絶国の位置については、現在でも議論が絶えないが、スタインによつて発掘されたニヤ遺跡を、これに対比している人があつて、ヘルマンもその1人である。これはクンルン山麓よりも、ずっと北部の砂漠中である。しかしリヒトホーフエンのころには、ニヤ遺跡のこのはまだ何も知られていなかった。それにもかかわらず精絶国の位置を、こんな北部に推定したのは、北道の国の龟兹や渠犂の位置の説明に、「南与精絶接」とあつて、いかにも精絶に近いような印象を与えることと、且末との距離2,000里に、何とかつじつまを合わせようとした結果と思われる。

18) 松田寿男:古代天山の歴史地理学的研究、第1部、前漢書天山諸国を論ず。早稲田大学出版部、1961。この中でも、漢時代には、1日行程が100里と見積られていたことが推論されている。