

パミールをめぐる交通路

酒井敏明

【要約】パミール地域を通る陸上交通路は、中国・西方・印度の三文化地域を結ぶ幹線道路として、張騫・法顯・玄奘・マルコ・ポーロ・ベネディクトⅡゴエズなどが通過し、古くから世界史上極めて大きな意味を有していた。

同地域の交通路のうち、次の五路が特に重要であつたと考えられる。すなわち(1)テレック越え（塔里木盆地西端の喀什噶爾から西行し、テレック峠を越して、フェルガナのオッシュに達する。）(2)タウンムラン越え（喀什噶爾から西行し、タウンムラン峠を越して、アライ溪谷を経て、スターリナバードに達する。）(3)ワフジル越え（葉爾羌から西南行し、ワフジル峠を越し、ワハン溪谷にはいる。）(4)ミンタカ越え（葉爾羌から西南行し、ミンタカ峠を越し、ギルギットに達する。）(5)カラコルム越え（葉爾羌から南行し、崑崙・カラコルムの両山脈を横断し、ラダックのレーに達する。）この論文において筆者は古代と著しい変化がないと推定される今世紀初頭における探検旅行家の記録にもとづいて、上の五つのルートの状況を明きらかにしようと思う。

まえがき

用しないところである。

中国、西方、印度の文化地域を結ぶ陸上交通路のうち、

ここにおいて、二十世紀初頭現在におけるパミール付近の交通路の状態を記述することにする。前世紀中葉以降に

パミールを中心とする部分について述べるのが、本篇の意図するところである。この交通路の歴史がきわめて長く、

はじまつたパミール地域探検の全盛期は、ほぼ今世紀の十年代に終つたと考えられる。勿論それ以降に行われた探検

また、その果たした役割の重要性については、今さら多言を

や調査研究の成果をもとりいれるが、それまでほとんど空

白のまま残されていたパミールの地理は、第一次大戦勃発までの約半世紀の間に、ほぼ明きらかにされたのである。

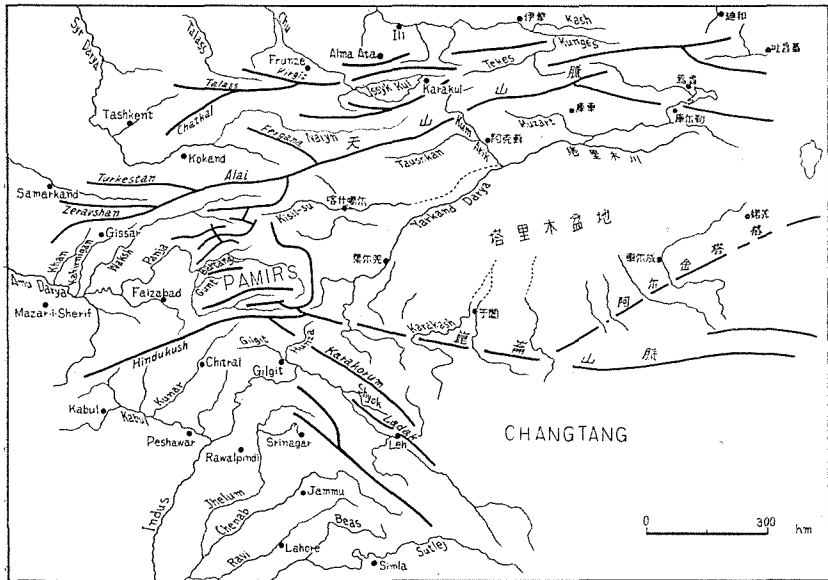
時点を今世紀初頭におく第二の理由は、パミールの隣接地域における政治体制がその後大きな変革をとげ、これにもない経済、社会、文化の各方面における変化が著しく、交通の変化もまたきわめて大きい。これに反し今世紀初頭現在にあつては、交通手段は担夫および駄獣による古代以来余り変化のない段階にとどまつていたところが多く、したがつて交通路そのものの状態も変化は小さいと考えられるからである。

記述の対象としては交通路線に焦点をしぼり、その上に行われた交通現象そのものについてはほとんど触れることができないことをあらかじめ断つておかねばならない。交通の量的、質的な内容を論ずるには資料が不足している。しかるに交通路線そのものについていえば、地形的特徴という条件が大きく与えられるのであり、地形は、本篇に関する限り、過去も現在も不変であるとみなして差し支えなく、したがつてより確実なことがいえると考えるからである。

一 パミールとその周辺

パミール Pamirs 地域は高原とよばれるのが普通である。しかし、実際には、それは数本の巨大な山脈がそこから四方へ放射される広大な山岳地域であつて、パミール結節部が呼称としてはより適切である。パミールという語の起源が、「山の麓」を意味するペルシャ語 *Pai-mir* であることが示すように、*Pamir* は「氷河が形成した山地の谷であり、大なる高度を有し、氷河作用に起因する岩屑や沖積土によつて充たされていることを、その著しい特徴とするもの」である。このパミールとよばれる谷が、東西、南北ともに約二五〇キロ、平均高度四〇〇〇米を有する山岳地域に八つ数えられるが、この山岳地域そのものをも、パミールという。

このパミール結節部の最北部には、天山山系の一支脈であるアライ山脈 *Alai* が東西方向に走つて、北側のフェルガナ盆地 *Fergana* との境界をなすと同時に、アム河 *Amu Darya*、シル河 *Syr Darya* の両水系を分ける。東部にはサリコル山脈 *Sarikol* が南北走して、タリム（塔里木）河



第一図 パミールをめぐる主要山水系

流域との分水嶺をなしている。南部にはヒンドクシユ山脈 Hindu Kush が西南西に走つて、インダス河流域との境界をつくる。イシュカシム Ishkashim で北折するパンジャ川 Abi-Pania（アム河の上流）が西限をなし、西北隅では、アライ山脈が高度を減じながら西へのびて、サマルカンド Samarkand 付近に至つて、ロシアトルキスタンの平原に移行する。

パミール結節部の北東から、天山山脈が長さ約一二〇〇キロ、幅約二〇〇キロをもつて東北東へ走り、タリム盆地を吹 Chu、伊犁の両水系から分ける。天山は平行する数本の断層山脈の集合体であり、アルティシシュ Artish、ムザルト Muzart、ハイディック Khaidik の諸川がタリム側に、シル河の上流納林 Naryn がフェルガナ側に、チュ、イリ川の上流帖克斯 Tekes、崆吉斯 Kunges、喀什 Kash がカザフ側に、それぞれ深い峡谷を刻み、更に、準噶爾盆地側に瑪納斯 Manas 川その他がある。

パミール結節部の南東から、崑崙の大褶曲が平均高度約五〇〇〇米を有して東走し、遠く黄河水源付近までのびて、タリム盆地と西藏高原とを分ける。途中から分岐する阿爾

金塔格 Altyn Tagh は南山山脈に続いて、柴達木 Tsaidam の大沼沢盆地の北限をなす。

ヒンドクックシユに続くカラコルム Karakorum の褶曲山脈は南東へのび、インダス河の支流シェーク川 Shyok の大屈点まで約四五〇キロにわたり、幅約一〇〇キロの大障壁をつくる。北側にはシャクスガム川、南側にはフンザ Hunza、シガール Shigar、ヌブラ Nubra の諸川の大峡谷がある。

更にカラコルムの南側、インダス河を挟んで、南東へ、後に東へ転じ、延々二五〇〇キロの長距離にわたつて屹立するのが、大ヒマラヤ山系 Great Himalaya である。これは平行する数本の山脈に区分し得るが、幅約二〇〇キロの広大な山岳地帯が、平均高度約四五〇〇米の西藏高原と低平なヒンドゥスタン平原とを分けている。ヒマラヤはアジア大陸の真の分水嶺ではなく、インダス、ガンジスの両河、およびその多くの支流が、先行河川として山脈を横断する深い峡谷をつくつている。西からあげれば、ジェルム Jhelum、ラヴィ Ravī、チェナブ Chenab、サトレジがインダス水系に、カルナリ Karnali、カリ Kali、ブリガンガ Buri

Ganga、トリスリ Trisuli、アルン Arun がガンジス水系に、マナス Manas、スバンシリ Subansiri がブラーマプートラ水系に属する。

新疆の主要部をなす塔里木盆地は、天山と崑崙の両山脈に挟まれた卵形の盆地で、東西約一五〇〇キロ、南北約六五〇キロの広大な面積を占める。西および南に高く、東および北に低い緩傾斜をなし、大部分は塔克拉玛干の砂漠となつてゐる。喀什噶爾、葉爾羌、和闐の各川は塔里木川となつて盆地北寄りを東走し、羅布淖爾附近で砂中に消える。天山南麓に喀什噶爾、阿克蘇、庫車、庫爾勒、崑崙北麓に葉爾羌、和闐、車爾成などがある。^④

アム河流域をみると、大バミール、グント Gunt、バルタン Baratang、ヴァンチなどの支流を集めたパンジャ川は、カライフム付近から流路を南西に転じて西トルキスタン平原に出る。名をアム河とかえ、ヒンドクックシユから北流するコクチャ Kokcha、クンドゥズ、フライから南流するワクシユ Waksh、カフィールニガン Kafirnigan、ハン Khan の諸川を集めてみたたび北西に転じて遠くアララ海に注ぐ。フライ山脈は西部で三筋に分岐し、その間にザラフシャン

川 Zaratshan を西流せしめて、サマルカンドを立地させる。

シル河上流のフェルガナ盆地は、東西約三〇〇キロ、南北約一〇〇キロを有し、ナリン川をはじめシルの多くの支流に灌溉される、アンディジャン Andijan、ナマンガン Namangan、コーカンド Kokand などの富裕なオアシスが多い。^⑤

塔里木盆地と南のパンジャブ平原との間には、カシュミール Kashmir の山岳地域がある。氷河によるわれた高峻な山岳と深い峡谷が広い面積を占めるが、万年雪と氷河が確実な水の供給源となり、夏季の高温に恵まれるので、狭小な谷平野や河岸段丘上に立地する集落が多い。ギルギット Gilgit、スカルド Skardu、スリナガル Srinagar などの他に、東にはラダク Ladak のナー Leh、西にはチトラール Chitral がある。

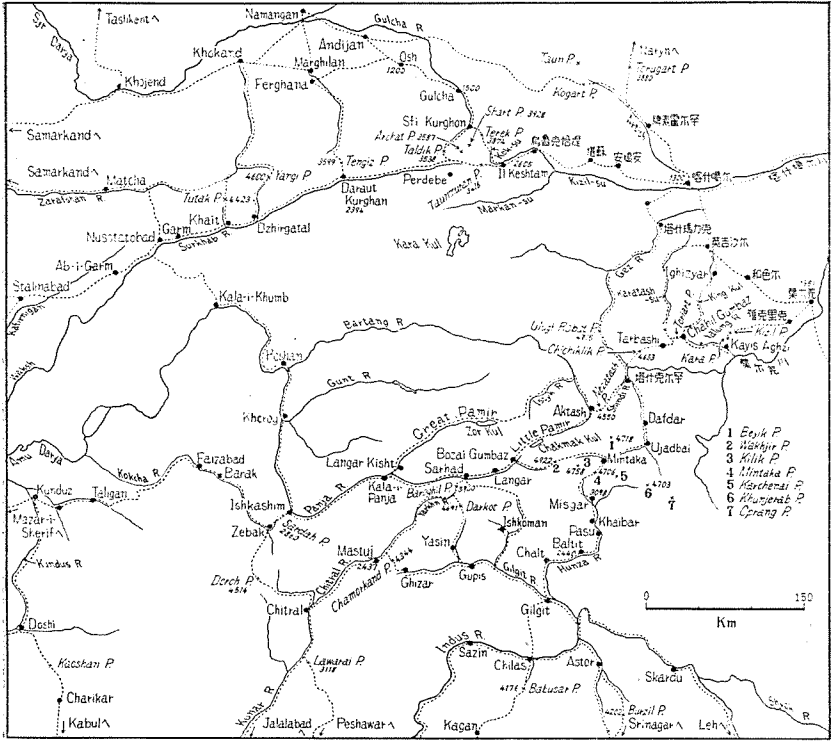
二 テレック越えルート

新疆のタリム盆地からシル河上流域のフェルガナに至る交通路は、天山山脈を越して数本存在するが、もつとも重

要なのはテレック峠 Terak Dawan 越えである。^⑦

喀什噶爾から赫色勒川 Kizyl の北岸、鉄列克山脈の南麓を西へ進み、愛坎什唐木の上流で北折するコクス川 Koksun の谷を登り、鉄列克峠 (海拔三八七四米) を越す。峠からテレック川沿いにくんだり、グルチャ Gulcha を経、中央アジア鉄道のオッシュに着く。^⑥ ここからアンディジャン、マルギラン、コーカンドを経、更に遠くサマルカンド、タシュケントに達する。喀什噶爾・オッシュ間は約四〇〇キロ、普通一二日の行程とされる。喀什噶爾からの宿駅は、木什素魯克、安鳩安、堪蘇、庫什阿依托海、烏胡素魯克、也斯克奇、烏魯克恰提、業干、愛坎什唐木の順に並び、テレック峠に至る。^⑧

このテレック越えに次いで、喀什噶爾から北行して魯魯曼爾特達坂 Torugart Dawan (三八八〇米) を越し、納林溪谷の納林に至るルートが重要である。納林からはクガルト峠 Kugart (三三〇九米) によつてアンディジャンに出るか、ドラン峠 Dolan (三〇八〇米) によつて吹川に臨むトクマク Tokmak に出る。喀什噶爾、納林間は約二九〇キロ、一一日行程である。宿駅は白依沙克、伊斯里克、巴依



第二図 パミールをめぐる交通路

和登、牌素霍爾罕、恰哈瑪克、克子冷科羅桿、托雲多拜の順に並び、トルガント峠に至る。^⑥ テレック越えについてみると、新疆側における最高所の農耕集落はイルケシュタム（二六〇五米）であつて、ここに清、露兩國の国境税関がおかれていた。フェルガナ側のそれはグルチャ（一五〇〇米）である。峠を挟んでこの両者の間は約一〇〇キロ、四日行程である。四月中旬から九月中旬までの夏の五ヶ月間は、融雪により川の水量が増すのでこのルートは通行不可能となり、迂回路が利用される。東方のタウン峠 Taun、ロキアルト峠 Kokyart によるか、アライ經由のタルディック Taldik（三五三八米）、アルチャット Archat（三五八七米）、シャルト Shart（三九二八米）の各峠のいずれかがえらばれる。^⑦ 喀什噶爾・オッシュェ間の道路状態については、一九〇二年九月、この道を逆方向に通つた大谷光瑞の紀行に、詳細な記述がある。^⑧

「是よりグルチャ河を溯て其豁谷に入り、崎嶇羊腸たる坂路を登ること六露里にして小休す。……復亦グルチャ河を溯る。風物单调些少の変化なく一行大に倦怠す。十一露里を進みて一の合流を涉り、キジュールクルガンに達し此に野営す。……進むに従つて両側の絶壁益々相迫り、屢々河を渡つて行進す。河幅最も狭き所は三四間に過ぎず、是より進みて三十六露里の所に於て渡渉、……グルチャを距る四十一露里なるスフィクルガンに達し、前日米の知己なるグルチャ河に別を告げ、其に合流する清澄なるテレック河に沿ふて前進す。途に他のキャラパンの既に野営せるものを認む。スフィクルガンより四露里を進みて……野営す。野営地の対岸及び其山腹に幾多のキルギツツの天幕と、サルト人の小泥屋幾個あり。……進むこと約一時間にして一川の南方より来り合するに遇ふ。テレック山上方古の雪の融解し来るものなれば、其水清きこと玉の如し。更らに進めは壁立千刃の兩岸益々相逼り真に鬼工なり……。この辺豁谷縦横に横はり、各小川を抱き地形甚た複雑なり。……進み進みて一の狭隘（キツメ）なる豁谷の中に入れば、道路全く絶ゆ、石礫を踏むで急坂を登れば、登るに従て坂路益々険なり。

遠く前程を望めば流水奔激宛として一大長飛瀑の如し。一行此の瀑中を登ること約二時間にして、山勢稍々緩なる所に出づ、此の所にキルギツツ人の天幕七個あり。……」このようにしてグルチャ川の峽谷部を通過し、峠の近くに野営した後、「降雪猶ほ止まず、四面銀世界と化す。夜來の寒氣の爲め天幕の側を流れ居たる小流も堅く氷結し、氷下僅かに溜水の存するあるのみ。……進むに従て道路全く積雪の下に埋没し、殆んど識知すへからず。……斯て登り登つて……テレック峠の絶頂に達す。……暫く馬を絶頂に止めて四方を望めば、見渡す限り兀突たる山又山にして、更らに一樹の影を認めず光景転た慘たり。登り来りし北陰に似ず、山の南面は更らに積雪の見るべきなく、四五百尺を降れば早や既に軟草の簇生するあり。」と峠越えの苦難を語つてゐる。カブカ川に沿つてくだり、コクスとの合流点のママツシュを経、キシル川に着いて、「キシルス河は現今水衰へて、僅かに河身の一部を流るるに過ぎずと雖ども、満水の候其水勢の如何に激烈なるやは四百米突に余る河床の幅員に由て之を知るに難からず。……キャラパンと共にキジュールスを渡渉し終り、……其対岸なるイルケスタ

ンに安着」している。更に喀什噶爾に到るまでについては、「……是より直ちにキジールの北岸に涉り、小丘の起伏する高原の中を北々東及東北に」進み、伊根（または鞏丁）付近ではじめて樹木の繁茂することに注意し、時にはキジル川の河床をゆき、大部分は、北岸の山腹斜面に刻まれた小さな支谷から支谷へと渡つて東進を続け、キジル峠を過ぎてはじめて、喀什噶爾まで続く平原に出た様を記している。¹⁰⁾

三 タウンムラン越えルート

タリム盆地からトランス・オクシアナに至る交通路線のうちもつとも重要なものは、パミール北部のタウンムラン峠によつてアライ溪谷にはいるものと、南部のワフシル峠によつてワハン溪谷にはいるものとである。

まず前者についてのべる。喀什噶爾からイルケシュタムまでは二のテレック越えと共通であり、ここから西進し、タウンムラン峠 (Tammuran (三四一六米)) によつて塞勒庫勒山脈を越し、アライ溪谷にはいる。キジル川(中流部でスルハブ Surkhab、下流部でヴァクシヤ Vakhsh と名を改める)

の谷をくだり、ハイト Khait、ガラム Garm を経、カフイルニガン流域のスターリナバードに着く。喀什噶爾から約八〇〇キロ、三〇日行程である。トランスカスピ鉄道最終点テルメズまで約二五〇キロ、アムの南岸マザリシエリフまでは更に六〇キロで達する。

イルケシュタムからタウンムラン峠までは約二五キロ、峠からアライ溪谷における最高の常住集落ダラウトクルガン Daraut Kurghan (二三九四米) に到るまでの無居住地域は約一五〇キロ、五日行程となる。タウンムラン峠は高度が低く、広い鞍部をなしているので、越すのは容易である。峠からダラウトクルガンまでのアライ溪谷は広いU字形の谷で交通は容易で、更に下流のアブイガルム Ab-i-Garm まで約二五〇キロにおよぶ、比較的狭いスルハブの谷には、川にせまる地形的障害がないわけではないが、駄獣にも通過可能である。スタインによれば、ダラウトクルガンの東四四キロ、高度二七〇〇米付近で、過去に耕作が行われていた形跡が認められるという。そうすればタウンムラン越えにおける無居住地域は、距離にして約一一〇キロ、三日行程に短縮されることになる。¹⁰⁾

このルートからはアライ山脈を越してフェルガナに達する支線が数本ある。すなわち、サリタツシュ付近からタルディック川へおりの先述の一群の峠によるもの、^⑧ドラウトクルガンからテングス峠 Tengis (三五九九米) によつてマルギランに至るもの、^⑨ジルガタル Dzirgatal からヤンギ峠 Yangi (四六〇米) によつてコーカンドに至るもの、ハイトからトッタック峠 Tutak (四四二米) によつて同じくコーカンドに至るもの、ヌスタトバード Nustatobad からザラフシャン川流域に越しサマルカンドに至るものなどである。

一八九〇年五月オッシュからタルディック峠を越してアライ溪谷にはいつたりトルディルは、「アライ高原には雪がなかつた。キルギスの言葉でアライは菜園を意味するのだがこの高原を正確に説明した言葉とはとても思えない。

八月の末から翌年六月のなかばまで、すなわち、一年のうち九ヶ月半の間、苛酷な気候のため人間の住めるところではない。六月三日にわれわれの受けた印象としては、きわめて荒涼たる土地であつた。土地は全面が褐色を呈し、雪融けの直後であつた。マーモットとガンを除けば、生き

もの一匹いない。樹木も叢林も全然ない。」とのべている。^⑩

これに反し、一八九四年三月、テングス峠を越してアライ溪谷にはいつたヘディンは次の如くいふ。「アライ溪谷のキプチャックから二五〇ヤードのところ、キルギス族が越冬していた。五月の末に近づく、雪融けに続いて草が豊かに生育する。この頃になると、フェルガナの富裕なキルギス族たちはみな、家畜群をひきつれてこの地にやつてきて、キジル川の岸辺に Yeilus すなわち夏小屋をつくるのである。^⑪」またパンベリ (一九〇三年) は、「夏の間タルディック峠には雪は僅かしかなくて、このルートは、テレック峠が川の高水位のために通行不可能となると、代りに利用される。」といひ、「峠の南側になると積雪量はずつと多くなるが、しばらくくだと雪線に達する。アライ溪谷は長さ七五マイル、幅一五マイル、海拔一〇〇〇フィートにあつて、アライ、トランスアライの両山脈に南北を限られている。九ヶ月の間雪が深く積もつて人間の居住を許さない。七月のはじめに雪は融け、草が生えはじめる。キルギス族が家畜の大群をひきつれて峠を越してやつてくるのだ。」とのべる。^⑫

リトルデイルとパンペリは最上流部についてのべ、ヘディンは中流部について語り、報告の内容は相異する点もあるが、スタインのいうように、このアライ溪谷が、パミールのより南寄りの地域と比較するならば、交通路として有利な条件を有していることは明白である。高度が総体的に小さいこと、農耕可能な常住集落がかなり奥まであること、牧草の豊富なことなどがあげられるであろう。

プトレマイオスの記述に残されている、マケドニアの商人マエス Maes の代理人が通つた、中国の絹交易の通商路は、このタウンムラン越えであつたと考えられる。スタインによれば、「アライ溪谷はイルケシュタムの上のタウンムラン鞍部から、ダラウトクルガンの下流のカラムク近くに至るまでの、ほとんど九〇マイルもの長距離にわたり地形的障害がほとんどない。ペルデベ・タルディック峠間の道と交叉する地点からダラウトクルガンまでの間、河床の幅は六マイルより狭いところはなく、場所によつては一、二マイルもある。地形的にはパミールとみなされるべきである。しかし、高度の小なることと地理的位置の関係から、気候条件の差は重要である。アライの平均高度は普通のパ

ミールよりかなり小さく、ダラウトクルガンの八〇〇〇フィートからタウンムラン峠の一、二〇〇フィートの範囲にとどまる。しかし主として雪として降る降水量の点では、極度の乾燥を著しい特徴とするパミールよりもはるかに多い。その結果植生は草原となる。」耕作が約九〇〇〇フィートのヤマンカルチン Yaman-karchim まで可能であり、峠の東側においても、イルケシュタムより少し高所で現に農耕が行われている事実にもとづき、スタインは「アライルートにおける無居住地域の距離は七〇マイル以内、すなわち、三日行程に過ぎない。このルートは一年のうち八、九ヶ月間、駱駝をも含めた駄獣が通行可能であり、一二月から二月にかけて峠が雪で閉ざされる期間にあつても、充分な交通量さえあれば交通は行われうるであろう。」と論じている。そして、プトレマイオスにみえる「商人たちがセーラへの旅に出発するイマウス山中の宿駅」を、イルケシュタム付近に求めるべきであると論じている。

四 ワフジル越えルート

タリム盆地からパミールの南縁を通る、ワフジル峠 Wafzil

Khijr (四九二米) 越えの交通路の状況をのべる。峠の東側では塔克墩巴什川 Taghdumbash の塔什克爾罕^⑤、西側ではワハン溪谷のカライパンジャ Kala-i-Panja が、それぞれ重要な位置を占めている。

喀什噶爾および葉爾羌から塔什克爾罕に至る道は数本ある。主要隊商路は、英吉沙爾からキングクル King Kul の谷を登り、イギズヤル Ighiz Yar、アクタラ Akrala、サシクタラ Sasik Tala を経、チャヒルグンバズ Chahil Gumbaz に着く。ここで、葉爾羌、雅克里克、キシル峠、カラ峠、カイスアグジイ Kayis Aghzi 經由の道と合する。チャヒルからトリアルト峠 Toriart (四〇六九米) を越してタンギタル谷にはいり、タルバシ Tarbashi を経、チチクリック峠 Chichiklik (四六三三米) を越し、塔噶爾瑪川の合流点までくだつてのち塔什克爾罕に至る。葉爾羌から二四〇キロ、八日行程、喀什噶爾からは、塔什瑪力克、ゲーズ川經由の冬道も、チチクリック峠經由の夏道も、十日行程とされている。^⑥

塔什克爾罕から塔克墩巴什パミールを登り、二日目のダフダル Daldar (三五四四米) は定住集落の高限である。ウ

ジャドバイ Ujadbai、メイク Beyik、ミンタカ Mintaka、ケクテレック Kekerrek などの泊地を過ぎ、分水嶺上のワフシル峠まで約一五〇キロ、峠からパンジャ川上流のワハン溪谷をくだり、小パミール川の合流点ボザイグンバズ Bozai Gumbaz を過ぎ、ランガル Langar に至つてはじめて集落をみる。サルハッドを経、カライパンジャまで峠から約二四〇キロ、葉爾羌から約六三〇キロ、二〇日以上

の行程となる。大パミールを合わせたパンジャ川を更にくだり、イシユカシムからサルダー峠 Sardar (二八六〇米) を越してコクチャ流域にはいり、ゼバック、バラックを経、バダフシヤンの主邑ファイザバードに至ることができる。

ジンギス汗の宿营地となつたタリカン Taligan を過ぎ、マザリシエリフの西郊バールフ Balikh^⑦ までとすれば、葉爾羌から約一三〇〇キロの距離となる。また、イシユカシムからパンジャ川に沿つて北折し、ホログ Khorog、ロシヤン Roshan を経、カライフムからヴァクシユ川流域にはいるか、ゼバックから南行しヒンドククシユ山脈を下ロー峠 Doroh (四五一四米) によつて越して、チトラルに達することができぬ。

このワフジル越えの常住集落の高度限界はダフダルとラ
ンガルにおいて認められ、この間の約二五〇キロ、十日行
程は無居住地域である。ワフジル峠にかわる迂回路として
は、塔什克爾罕からシンディ Sindi 川を遡行し、ネザタ
ッシュ峠 *Neztash* (四五五〇米) によつて塞勒庫勒山脈を
越し、アク川に臨むアクタッシュ Aktash にくだるものが
ある。アクタッシュからは小バミールとチャクマク湖 *Char-
knak Kuu* を経てボザイグンバズに至るか、イステイック
川 *Istyk* を登り、ゾルクル湖、大バミールを通つてカライ
パンジャに至るのである。

ワフジル越えを幹線とみなす理由は、もつとも広くかつ
勾配の小さな本流の谷であることによる。地形的障害が少
なく、総体的な高度が小さい利点があげられると同時に、
常住集落を欠く区間がもつとも短かいという条件がきわめ
て有利に働く。駄獣の調達、食糧、飼料の運搬に好都合で
あるばかりでなく、悪天候や盗賊に対する安全の保持が容
易であるからである。

塔什克爾罕までの行程については、大谷光瑞によると、
「葉爾羌平野の最西端にして、葉爾羌、塔什克爾罕間に於

ける最も繁盛の地」なる雅克里克から、「砂磧遠く連り一
望漠々、只左方遙かに低丘の横るを見るのみ」のシャイタ
ンクム砂漠を横断し、アルバリック川を遡る。「一行は河
積中を進むを以て岩石途に横はり行歩太だ艱む。」キシル、
カラの両峠を越してヤールング川にはいると、「此辺草野
広くして恰好の牧場」となるが、更に西行すると「溪谷漸
く狭く土地亦磽角、山勢従て兀突」となる。葉爾羌出發後
六日目にチャヒルグンバズに到着している。途中緑樹にお
おわれたオアシスが数ヶ所あるが、行程の大部分は不毛の
河谷であつて谷底は大小の岩層におおわれ、ためにきわめ
て歩きにくい。チチクリック高原の横断について、「兩山
の間なる高原を西南行す。寒風凜烈手足為めに亀縮す。登
るに従つて処々に白雪あり。……坂道急ならざれども一丘
を越ゆれば一丘従て至り其頂上を知らず。進むこと十哩許
にして道の右方に一の淡水湖あり。氷結して其上を渡るべ
し……」とのべている。このチチクリック峠付近は、標高
大で四季を通じて寒風吹きすさび旅行者を大いに悩ませる
ところである。^⑧

一九三五年の真冬に塔克墩巴什バミールを通つたタイク

マンによると、十二月二十一日に塔什克爾罕を出発し「五日の間一日十哩乃至二十哩進みつつ、平坦なパミールの谷を少しづつ登つていつた。夜は毎晩キルギス人の野營地、すなわち、ユルゲル、ダフダル、ペイク、ミンタカ……」に泊る。「キャンプに泊る毎に、われわれは前のキャンプより少し高い所にあり、谷は一段と狭く、雪氷も多くなつた。……タシュクルガンからは平らな眼界の広い谷がま南に続いており、土壁の家とほんのちよつとした部落のあるダフダルを過ぎると、この谷は狭まり、岩山の国境山脈に突き入るように山の間へ右手に折れている。」

カーゾン^⑧は塔克墩巴什パミールについて、「これはキリツク峠の北側直ぐ下に横たわるパミールである。ワハンへの入口ワフジル峠に続く谷が西を限る。このワフジル峠からウジャドバイまで東方へのび、そこで南方のフンジュラブ峠の方向からくる支流を合わせ、北折して支那の塔什克爾罕に終る。長さ約六〇マイル。……高度は北限の一〇〇〇フィートから西限の一五〇〇〇フィートにわたり、幅は一〇五マイル……」とのべ、更に、「ワフジル峠への登りは徐々たるものだが、一〇〇×二五〇ヤードほどの小湖

に続く後半部にはけわしい登りがある。……短いが急な登りで峠の頂上をなす平坦な雪原に出る。」と云う。

スタインは次の如くにいつている。「ターグドゥンパンエパミール Taghdumbash Pamir の名が与えられているのがいかにも適切な谷のこの部分は、ワフジル峠からダフダルのやや上流までに限られるといつても差し支えない。サリコル川の主流としてひとつらなりの谷をなしているこのターグドゥンパンエパミールは、五〇マイル以上の長きにわたり、谷底には幅広い草地を有し、サリコルからワハンまでの便利な交通路として、あたかも天から与えられたかの如くに思われる。一六二〇〇フィートに近いワフジル峠は、なるほどネザタツシュ峠やペイク峠よりも高度が大で、真冬には確かに深い雪におおわれるであろう。しかし峠への接近路は東西いずれの側からも著しく容易である。同様に、パンジャ川の谷をボザイグンバズまで、更にランガルまでくだるについても、いかなる困難も提供してはいない。……パンジャ溪谷において現に集落が存在し、付近にかつては耕作が行われていた痕跡が認められるランガルを出発点とすれば、旅行者がダフダルに達するまで旅程はわ

ずかに一〇六マイルを越すか越さぬかにすぎず、こうしてサリコル溪谷本流の可耕地の上限に達する……」^⑧

ワハン溪谷のサルヘッドより下流イシユカシムに至る間については、同じくスタインの次の文章を引用すれば充分であろう。「対タリム盆地交通に占めるワハンの重要性は、ワハンがタリム川流域との分水嶺までの二〇〇マイルの間、致命的な地形上の障害もなくひきつづいて交通路を提供していることにある。オクサスの谷は底部は狭いけれども、西部のイシユカシム地域の前後と、今日東寄りの最高農耕集落となつているサルヘッドの上流部との二ヶ所を除いて、けわしい山脚が川にせまつている部分がないのは不思議な程である。この二つの難所も距離的には短かくて一年を通じて駄獣の通行可能である。農産物が限られた量にすぎないことは疑問の余地がないけれども、ワハンにおける食糧供給はこれを枝谷の豊富な牧草に依存する家畜群により補うならば、この谷を通る交易商人や旅人たちの需要をみたくに充分である……」^⑨

先にワフシル峠の補助的な迂回路としてあげた、ネザタッシュ峠、小パミール經由で、塔什克爾罕、ランガル間は

約一九〇キロ、ネザタッシュ峠、イスティツク川、大パミール經由で、塔什克爾罕、ランガルキシュトLangar Kishit間は約二九〇キロとなる。これらの距離はいずれもワフシル峠越えの本道よりも長いが、スタインによると、春から夏にかけての融雪による増水期には、大パミールを通る道がもつとも通過容易な利点をもつとされている。但しネザタッシュ峠に至るシンディ川の増水が同じ障害となる。

「峠から開けたタシユクルガンの谷までのくだけは、約二〇マイルにもわたりシンディ川の狭い絶壁の中を通らねばならず、トロツタがヤルカンド使節団報告書に、『この道は荷物を積載した駄獣にとつて殊の他困難である。』と述べているのはもつともなことである。」とスタインはいう。^⑩

五 ミンタ力越スルート

塔里木盆地から北西部印度に達するためには、崑崙山またはカラコルムを越さなければならぬ。両山系ともに数条の平行する山脈からなり、幅が広く横断すべき距離はさきわめて長い。更にインダス河の南で大ヒマラヤを越す。カラコルムに分けいるインダスの支流、フンザ川とショーク川

の溪谷を利用する二本の主要な交通路がある。すなわちミンタカ峠を越して、バルチスタンのギルギットに出るものと、カラコルム峠を越してラダックのレーに出るものである。まず前者をのべよう。^⑧

喀什噶爾あるいは葉爾羌から塔克墩巴什パミールを登るまではワフジル越えと同じである。ミンタカから南西に支谷を登り、ミンタカ峠 Mintaka（四七〇六米）を越してフンザ川上流部のミスガル（三〇九八米）に至るまでの七四キロ、三日行程が、主分水嶺を横断する部分である。勾配大で困難な道ではあるが、ヤクや馬などの乗用獣および駄獣による通行は辛うじて可能である。駄獣利用の交通に対する障害は、むしろフンザ川峡谷部にはいつてからあらわれるといふべきである。ハイバル Khaibar、パス Pasu などのオアシス集落を通る途中の峡谷内の通過と、その末端が本谷に達している、バツラ Batura、パスなどの氷河の横断がより困難とされている。谷の水量が減ずる冬季には谷底を通り、夏の増水期には断崖にさしかけられた棧道を通る部分がある。概していえば交易商品の大量輸送には余り好適でなく、急を要する旅人によつてより多く利用された

ものと考えられる。

ミンタカ峠の北西にはキリック峠 Kirik（四七五八米）があり、東にはカルチェナイ峠 Karchenai、フンジュラ峠 Khunjeral（四七〇三米）、更にオプラン峠 Oprang がある。キリック峠はミンタカ峠より容易に越せるが一日遠廻りになる。峠から約一三〇キロ、六日目に、「見事に作られた段丘耕作地と灌漑溝と立木がある」^⑨フンザ地方の主邑バルティットに着く。ここからフンザ河谷をギルギットまで約一〇〇キロ、四日行程とされている。

塔克爾罕からミンタカ峠まで約一四〇キロ、峠からギルギットまでは約二三〇キロ、葉爾羌・ギルギット間は六一〇キロ、普通二四日行程とされている。^⑩このうち無居住地域はダフダル・ミスガル間の約一二〇キロ、四日の行程となる。

ギルギットからパンジャブ平原に出る最短路は、ギルギット川に沿つてくだり、インダス本流の合流点の下手で左岸に渡り、支流のアストル川 Astor に沿つて登る。大ヒマラヤの主山脈をブルジル峠 Butzil（四二〇二米）で越しスリーナガルに至る。距離は約三二〇キロ、十二日行程であ

④。ここからはジェルム川に沿い、マリー Murree 經由ラ
ワルペンディに出るか、バニハル峠 Banihal (二八三三米)

を越しチェナブ川を渡つてジャムー Jammu に出るのが普
通である。いずれも約三〇〇キロである。

ギルギットからインダス河に沿い、チラス Chilas、サジ
ーン Sazin を経、アボッタバード Abbottabad に達する
もの、チラスからバブサル峠 Babusar (四一七六米)、カガ
ン Kagan 經由同地に達するものがあり、なお、ダレル
Darel の山地を越して直接チラス、サジーンに至る峠道が
ある。

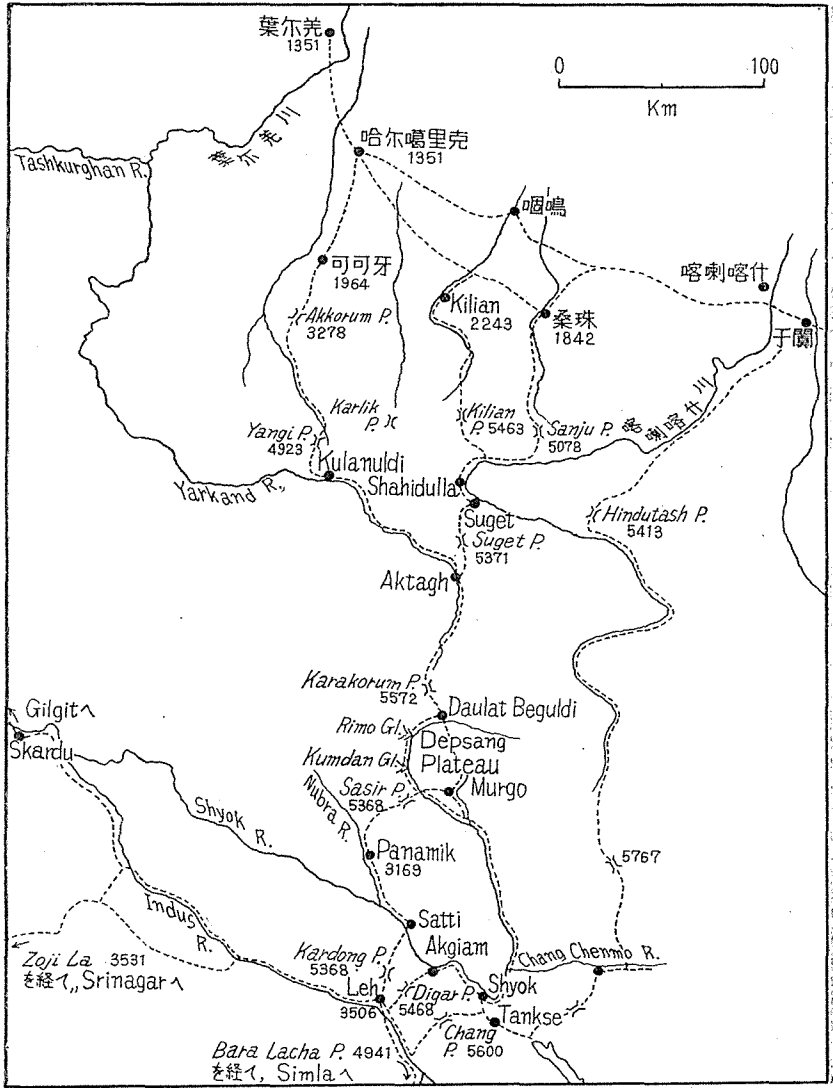
他に、ギルギットからインダス河谷を廻りスカルド Skar-
rdu を経、レーに至る道と、ギルギット川を西へ廻る道も
ある。後者には、イシユマン川 Ishkoman、ヤシン川
Yasin を廻るもの^⑤と、ギザル Ghizar からチャモルカンド
峠 Chamorkand (四三四四米) またはシャンドウル Shandur
(三七二〇米) 峠によつてマズツジに至るものがある^⑥。マ
ズツジからチトラル川をくだり、チトラルからラワライ峠
Lawarai (三一一八米) を越してベシヤワールに達する。

六 カラコルム越えルート

葉爾羌または和闐からカラコルム峠を通つてレーに至る
交通路^⑦は次の如くである。

まず塔里木盆地のすぐ南方に立ちはだかる崑崙山脈を次
の四つの峠のどれかによつて越す。西からヤンギ Yangi
(四九二三米)、カルリク Karlik (標高未詳)、キリアン Kilian
(五四六三米)、サンジュ Sanju (五〇七八米) の順に並んで
いる。次にカラコルム山脈の支脈、大陸の真の分水嶺上に
位置するカラコルム峠 (五五七二米) を越す。最後にシェー
ク川とインダス本流の間を南東走するラダク山脈を、カル
ドン峠 Kardong (五三六八米) またはディガル峠 Digar (五
四六八米) で越してレーに達する。このカラコルム越えは
数本の支線を有し、夏道 Tabistani と冬道 Zamistani に
分けて考えることができるが、大陸の主分水嶺はいずれも
カラコルム峠によつて越す。

夏道は葉爾羌から哈爾噶里克を通り、キリアンおよびサ
ンジュからそれぞれキリアン峠、サンジュ峠を越し、喀喇
喀什川上流の谷におりる。この谷をスゲットまで廻りスゲ



第三図 カラコルム越えルート

ット峠 Sugut (五三七一米) を越して、葉爾羌川源流の泊地
アクターグ Aktagh に着く。一方冬道は哈爾噶里克、コク
ヤル Kokyar を経、アコルム峠 Akorum (三二七八米)、
ヤンギ峠を通じて葉爾羌川上流にあり、この谷をアクター
グまで遡つて夏道に合する。カラコラム峠を越してショー
ク川源流の泊地ダウラトベグルディで、再び両道は分かれ
る。夏道は標高五三〇〇米に近いデブサン高原を横断、ム
ルハ、サシル Sasir を経、サシル峠 (五三六八米) を越して
ヌブラ流域にはいる。ヌブラ溪谷をくだりバナミックを過
ぎ、サティ Sati でショーク川を渡り、カルドン峠によつ
てレーに達する。冬道は徹頭徹尾ショーク河谷をくだる。
リモ Rimo、クムダン Kundan 両氷河の末端を渡り、南東
進してショーク大屈曲点に至り、北西に転じてアクギアム
Akgiam 峠に達する。ここでショーク川から分かれディ
ガル峠を越してレーに達する。

葉爾羌からコクヤル道でカラコラム峠まで約七一〇キロ、
峠からサシル道でレーまで約二七〇キロ、合計一〇〇〇キ
ロ、普通三〇日行程とされる。^⑭ 常住集落の上限は、塔里木
盆地側ではコクヤル (一九六四米)、キリアン (二三四二米)、

サンジュ (一八四二米) などに、ラダク側ではバナミック (三
一六九米) に認められる。したがつて全行程の約半分、一四
乃至一六日は無居住地域をゆくことになる。崑崙山脈を越
す三つの峠の内、カルリク峠がもつとも容易で距離も短い
が、フンザ地方住民の襲撃を蒙ること多く一般の隊商には
その通行が禁じられていた。キリアンからキリアン川を遡
ること四日で達せられるキリアン峠は、駄載した家畜の通
行は不可能であるがそれほど通過に困難ではない。サンジ
ュからサンジュ川を遡ること四日で達せられるサンジュ峠
は、標高は低いながらもつとも困難であり、峠越えにはヤクを
使わねばならない。コクヤルからアコルム峠、ヤンギ峠
を経、クラナルディ Kulnandi から葉爾羌川本流の谷を
遡る道はもつとも容易であるが、増水期には通れないので
冬道専用とされている。

カラコラム峠は標高が著しく大であるが、氷河はなく夏
には雪も消えてしまふし、峠の南北とも勾配は比較的緩や
かであるのでそれほど困難ではない。^⑮ 最大の難所は氷河上
を歩かねばならないサシル、カルドンの両峠と、登りくだ
りともに急で、真夏にも寒風が吹きすさぶデブサン高原で

ある。サティにおけるショーク川の横断も困難で、大きな隊商にとつてはその駄獣群の渡河に際し多大の時間を要し、荷物を家畜もろとも水流に奪われる危険も少くない。

結局、夏道においては高度四九〇〇米以上の峠六つを越すことになるが、家畜の疲労が大で時に斃死することも稀でないので、酷寒の不利はあるにしても、通行容易な減水期の谷底を通る冬道も利用されることになる。

カラコルム峠を通らない支線としては、和闐からヒンドウタツシユ峠 Hindutash (五四一三米) を越して喀喇喀什川の上流域にはいるものがある。西藏のチャンタン (北原) に続くアクサイチン高原 Aksaichin を横断して、ショーク川の支流チャンチェンモ川 Chanchemmo 流域にはいり、タンクセ Tankse 経由レーに至る。利用度はとるにたらぬと考えられる。

レー (三五〇六米) は対新疆貿易の重要な仲継地であり、隊商はここで駄獣や食糧の供給をうける。このレーからパンジャブ平原に出る主要道路は二本ある。大ヒマラヤの主山脈をバララチャ峠 Bara Lacha (四九四一米) で越してシムラまで約七四〇キロ、三六日行程であり、ゾーシ峠 Zojir

La (三五三二米) を越してスリナガルまで約三八〇キロ、一四日行程とされる。

七 主要交通路の総括

右にのべた五本の交通路線を略記すると次の如くなる。

(一) テレック越え 塔里木とフェルガナを結ぶ。喀什噶爾・オッシュ間は約四〇〇キロ、十二日行程、無居住地域はイルケシユタム・グルチャ間約一〇〇キロ、四日行程。

(二) タウンムラン越え 塔里木とトランスオクシアナを結ぶ。喀什噶爾・スターリナバード間は約八〇〇キロ、三十日行程、無居住地域はイルケシユタム・ダラウトクルガ間約一五〇キロ、五日行程。

(三) ワフジル越え 塔里木とトランスオクシアナを結ぶ。葉爾羌・カライパンジャ間は約六三〇キロ、二十日行程、無居住地域はダフダル・ランガル間約二五〇キロ、十日行程。

(四) ミンタカ越え 塔里木と印度を結ぶ。葉爾羌・ギルギット間は約六一〇キロ、二四日行程、無居住地域はダフダル・ミスガル間約一二〇キロ、四日行程。

(四) カラコルム越え 塔里木と印度を結ぶ。葉爾羌・レ
 間は約一〇〇〇キロ、三〇日行程、高度四九〇〇米以上
 の峠を三乃至六越し、行程の半分は無居住地域。

これらの交通路はいずれも非常に古い時代から利用され
 ていたであろうことが想像される。先史時代のことはさて
 おき、文献的資料に確証をみいだしうる事実に限つても、
 テレック越えとワフジル越えは前二世紀の張騫の大月氏旅
 行により、タウンムラン越えは一世紀末頃のマケドニアの
 商人マエスの代理人のセレスとの交易により、ミンタカ越
 えは五世紀初頭の渡印巡礼僧法顕により、それぞれ利用さ
 れたことが知られている。(一)と(三)については交通が盛ん
 に行われたらしく、唐代の中国側資料にその記事が認められ
 ている。ただ(四)についてはその歴史を余り古くはさかのぼ
 れないと考えられる。勿論唐と吐蕃とが塔里木盆地地方の
 支配権を相争つた七世紀後半に、このカラコルム峠付近の
 交通路が利用されたという事はありうるであろう。しか
 しなによりもその地形の險阻と高度による酷寒、広範囲に
 わたる無人地帯という悪条件は、あいともなつてこの道の
 利用を困難としたであろうことは確実にいえる。しかも独

立小王国として勇猛をもつて知られたフンザ地方住民の掠
 奪も恐れられたので、ミンタカ越えルートとともに、巡礼、
 隊商などの旅行者にとつては決して良好な交通路ではな
 かつたであろう。

塔里木盆地からフェルガナへゆくテレック越え、トラン
 スオクシアナへゆくタウンムラン越えとワフジル越えの三
 本の道は、中国と西方、印度を結ぶ東西交通の主流が南海
 航路に移つてのちも、盛んに利用され続けたであろう。

これらの交通路線上に行われた貿易の概況を、今世紀初
 頭前後について眺めておこう。

クロパトキンは一八七六年の新疆とロシアの貿易額につ
 いて次の数字をあげている。^③

経路別	輸 出	輸 入
トクマク	九四一、七五九 ^{ルーブル}	八五・五 [%] 一八九、六四五 ^{ルーブル}
カラコル	四〇、五四三	三・七 五、〇六七
オッシュェ	一一七、九二〇	一〇・七 五三、三五六
合計	一、一〇一、二二二	二四八、〇六八

これによれば新疆からロシアへの輸出額は輸入額の四倍
 以上にのぼること、商品輸送路としてはトクマクから伊犁

に達するものを第一とし、テレック越えがこれに次ぎ、カラコル(旧名ブルジュヴァリスタ)から畢底爾達坂(Бидир-Дар) (四二五〇米)によつて烏什および阿克蘇に至る道も僅かながら利用されたことがわかる。品目についてみると、輸出は綿花八一%が圧倒的に多く、絹五%、長衣四%、フェルト二%の順に続き、輸入は綿布四三%、羊二〇・五%、茶一二・五%、鉄器具五%、砂糖、染料その他雜貨となつている。対印度貿易は不明であるとし、ただ、一八七三—七四年に八〇万ルーブルの金額にのぼる商品が、隊商により印度から葉爾羌に輸入されたことをあげ、絹、羊毛、阿片など二〇万ルーブルが輸出されたとのべている。

一九〇六—七年に新疆を旅行した日野強は次の如くのべている。^⑥「露国よりする輸入貨物は、伊犁最も多く、塔爾巴哈台、喀什噶爾よりするもの之に次ぐ。其他齊彙方面より故城に至るもの有り」と云ふ。……露国より輸入する貨物の大宗は更紗にして、陶製鉄製の食器家什之に次ぎ、他は絨、毛布、唐繻子、砂糖、染料及日用雜貨とし、英領印度より輸入する貨物は、「モスリン」製の被巾、白布、更紗、靴革、真珠、珊瑚、婦人用裝飾品、帽子用金銀襪等とし、

清国内地よりの入貨は、絹布、茶、砂糖、煙草其他日用雜貨とす。又新疆より清国内地及露国、印度等に向て輸出する大宗は、馬、牛、羊、駱駝等の家畜類、其の毛皮及棉花、干果、砂金、敷物類とす。」

ロシア領トルキスタンにおける対新疆貿易の位置は、マハチエツクの一九〇八年度における次の数字にみられるであらう。^⑦

相手国	輸 入 額	輸 出 額
	百万ルーブル	百万ルーブル
ペルシア	五・六	三三・四
アフガニスタン	二・七五	一七・四
支 那	七・四五	四七・二
合 計	一五・八	一六・〇八

これによると新疆はロシアトルキスタンの対外貿易において、金額の点で半ばに近い重要な地位を占めることになる。

新疆・印度間の交通路の商品輸送のための利用率については、三上正利氏がカザツクの著者から引用した次の数字が参考となる。^⑧

カラコルム峠道	一九三二年	一九三三年
	六三%	五四%

カラコルム越えが六割まで占めるのは説明を要しないが、ミンタカ越えの險路よりも、チトラルからヤルフン川を廻り、バロギル峠からワハンにはいるルートがより多く利用されたことがわかる。

あとがき

すでに一九三〇年にアルトシトロエン探検隊は、無限軌道を装備した特殊自動車を用いてスリナガルからミンタカ越えを試み（失敗して車をギルギットに残し、乗馬により新疆に入っている）、ヘディンも一九三三年帰化城から哈密まで、タイクマンは一九三五年に喀什噶爾まで四〇〇〇キロの自動車旅行を行なつた。一九三六年にメイスンはヒマラヤを横断する航空交通の可能性を論じ、翌三七年ガブレンツはパミールの上空を通る欧亜大陸横断飛行に成功した。第二次大戦後の自動車道路および航空路の開発はまことにめざましい勢いで行われている。

鉄道についても、トルクシブ鉄道の全通（一九三三年）が

あり、哈密、烏魯木齊を經由し、準噶爾門を通つてアクトガイに達する、中ソ連絡鉄道の建設も進められている。自動車道路では喀什噶爾からタウンムラン、タルディックの両峠を越してオッシュェに至る本線の他に、ベルデベから南折しカラクル湖、ムルガブ、アリチュールパミールを通つてホログに至る支線ができてゐる。

交通路の新設、改良による輸送力の増強は産業の発達を促し、輸送物資の増大な更に交通の発達を要請すること、いうまでもない。第一次大戦前後から現在に至る約半世紀間に、かつてないめざましい変化、発達をみせたパミール付近の交通路の、現況および将来の發展については触れることができなかったが、古代以来今世紀初頭までほとんど変化をみなかつたその古い姿を描かんとする試みも、一個の意味をもつであろう。

なお、張騫、玄奘、マルコ・ポーロ、ゴエズなどの記述にみられる地理的描写や、かれらの経路の考定はきわめて興味深い問題を提供しているが、別の機会をまちたい。

① Curzon, G. N., *The Pamirs and the Source of the Oxus*, *The Geographical Journal* (以下 G. J. と略す) Vol. 8, pp.

15-54, 97-119, 239-264. 'Pai-mir' にしては 25・26 頁。

② Curzon, op. cit. p. 28.

③ ハゴの「パミール」は Taghdumbash, Wakhan, Little, Great, Alichur, Sarez, Rang Kul, Khargosh の各「パミール」をいう。
アライをこれに加える考え方もある。

④ ヘディンは一九〇〇年頃の塔里木盆地のオアシスの人口について次の数字をあげている。Hedin, *Sven, Scientific Results of a Journey in Central Asia*, Vol. 2, Stockholm, 1905, p. 605. 括弧内は現在の地名。ヤルカンド(莎車)一〇万、カシガル(喀什)三・三万、アタス(阿克蘇)一・五万、ケリヤ(于闐)一・二万、カルガリク(葉城)八千、ホタン(和闐)五千、クチャ(庫車)四千、チラ(策勒)四千、ヤンギヒサル(英吉沙)四千、マラルバシ(巴楚)四千、コルラ(庫爾勒)三千、ニヤ(民豊)二千、チヘルチエン(且末)二千、ウチトルファン(烏什)二千、グマ(皮山)一・四千、シヤール(沙雅爾)一・二千

⑤ ヴェイコフによれば今世紀初頃における露領トルキスタンの主要集落の人口数は次の如くである。Woelfkof, A. *Le Turkestan Russe*, Paris, 1914. シルダリア州ではタシケント二〇・二万、トルキスタン一・五万、カザリンスク一・二万、パトアレクサンドロフスク四千、サマルカンド州ではサマルカンド九万、カタクルガン一・一万、シザック一・二万、ホージェント(レーニナバード)四万、ウラテュム二・二万、フェルガナ州ではスコムレフ(フェルガナ)一・一万、マルギラン四・七万、コーカンド一・三万、ナマンガン七・三万、アムンデ

イジャン七・六万、オッシュ四・四万

⑥ 大谷光瑞(「パミール紀行梗概」、地学雑誌第十六輯)によればバルチットは戸数三〇〇、人口約一二〇〇とされ、日野強(一九〇七年)によればレーは人家約二〇〇戸「而して之が附近の人家を合計すれば約一五〇〇戸」、スリナガルは戸数二・三万、人口約一二万とある(『伊犁紀行』上巻、博文館、明治四十二年)。

⑦ Kuropatkin, A. N. *Kashgaria*, tr. by Gowan, W. E., Calcutta, 1882. と前掲日野『伊犁紀行』上巻の両説が参考に
なる。

⑧ 中央アジア鉄道は一八九八年にアンデイジャンまで、一九二四年にオッシュまで開通した(三上正利「新疆周辺の交通」『史料』第二七巻)。

⑨ 日野、前掲書、上巻二七四頁。

⑩ 同右

⑪ Kuropatkin, op. cit. pp. 30-32.

⑫ 大谷、前掲書

⑬ この他に記にチレンツ越えの記述がみられる。Dunmore Earl of, *Journeys in the Pamirs and Central Asia*, G. J. Vol. 2, pp. 385-402. Littledale, St. G. R., *A Journey across Tibet, from North to South, and West to Ladak*, G. J. Vol. 7, pp. 453-483. Hedin, *Sven, Three Years' Exploration in Central Asia*, 1889-1902, G. J. Vol. 21, pp. 221-260. Pumpelly, R., *Explorations in Turkestan, Washington*, 1905. Filippi, R. de, *Expedition to the Karakoram and Central Asia*, G. J. Vol. 46, pp. 85-105.

- ① 現在ではタジク社会主義共和国の首府ヌターリハン、ノード及び鉄道が通じている。
- ② Stein, Aurel, *Innermost Asia* Vol. 2, Oxford, 1928, p. 848.
- ③ タルチイマタ、ノルチャマツ、シヤルホトの各峠。
- ④ ハンキス峠を越えた記録は左記を参照。
- ⑤ Hedin, S., *Four Years' Travel in Central Asia*, G. J. Vol. 11, pp. 240-258, 397-415. Rickmers, W. R., *The Altai-Pamirs in 1913 and 1928*, G. J. Vol. 74, pp. 209-231.
- ⑥ Littledale, St. G., *A Journey across the Pamirs from North to South*, Proceeding R. G. S. Vol. 14, pp. 1-35.
- ⑦ Hedin, 前掲 *Four Years' Travel*……
- ⑧ Pampelly, op. cit.
- ⑨ Stein, *Innermost Asia*, Vol. 2, p. 847.
- ⑩ Stevenson, E. L. tr. & ed., *Geography of Claudius Ptolemy*, New York, 1932, Book I, Chapt XI, XII, pp. 32-34.
- ⑪ Stein, 前掲 *Innermost Asia*, Vol. 2, p. 847.
- ⑫ 同右 p. 848.
- ⑬ 漢代の蒲犁國、唐代の羯羅隍國、塞勒庫勒の中心、現在は蒲犁。
- ⑭ Skrine, C. P., *Chinese Central Asia*, London, 1926, pp. 41, 42.
- ⑮ 岩村忍「塔里寒考」『東洋史研究』第一五卷、二六一—四二頁。
- ⑯ ベクトリア王国の都ベクトリアの遺跡がある。
- ⑰ ノルタルは一時 Lake Victoria と名づけられた。ヒューン探検の先駆的業績として評価の高ウマットの旅行にならうて命名

- られた。Wood, John, *A Journey to the Source of the River Oxus*, London, 1872.
- ⑱ 大谷、前掲ベニール紀行梗概。
- ⑲ 支那やチベスもチタクリマク高原の記述を残している。
- ⑳ Teichman, Sir Eric, *Journey to Turkestan*, London, 1937.
- ㉑ 神近正十郎『ハンキス山への旅』岩波新書、昭和十五年。
- ㉒ Curzon, op. cit.
- ㉓ Stein, A., *Ancient Khotan*, Vol. 1, rep. ed. Peking, 1949, pp. 32, 33.
- ㉔ Stein, A., *On Ancient Tracks past the Pamirs, Himalayan Journal*, Vol. 4, p. 5.
- ㉕ Stein 前掲 *Ancient Khotan*, Vol. 1, pp. 31, 32. ドンナン峠を越した記録としてはカーンレン、スタインの他にヤンソン、ベンヤ（一八九一年）、タンモン（一八九二年）があり、第二次大戦後チャルペンが越えている。その後アメリカ人シエー夫妻は峠の近くまで達し、イルシヤド峠からミスガルへ出た。一九六〇年八月末インシュカシムで、筆者はヤルカンチから帰ってきたと称する一〇〇名余のアフガニスタン人を見る機会があった。
- Youngusband, F. E., *Journeys in the Pamirs and Adjacent Countries*, Pro. R. G. S. Vol. 14, pp. 205-234. Dunmore, op. cit. Tilman, H. W., *Two Mountains and a River*, Cambridge, 1949. Shor, J. & F., *We took the Highroad in Afghanistan*, *National Geographic Magazine* (Vol. N. G. M., 2号) Vol. 98, pp. 673-706.

③⑦ ミンタカ峠またはキリンタ峠を越した記録は実不多し。主要なものを列挙して置く。

- Youngusband, op. cit. Cockerill, G. K., *Byways in Hunza and Nagar*, G. J. Vol. 60, pp. 97-112. Curzon, op. cit. Sten 前掲 Ancient Khotan. Stein, A., *A Journey of Geographical and Archaeological Exploration in Chinese Turkestan*, G. J. Vol. 20, pp. 575-610. 大谷前掲書。Skirne, op. cit. Morden, W. J., *By Coolie and Caravan across Central Asia*, N. G. M. Vol. 52, pp. 369-431. Williams, M. O., *First over the Roof of the World by Motor*, N. G. M. Vol. 61, pp. 321-363. Fleming, P., *A Journey through Central Asia*, G. J. Vol. 88, pp. 128-147. ナンマン、川土芳信記『韃靼通信』生活社、昭和十五年。四四四—五二二頁。Teichman, op. cit. 前掲訳書。
- ③⑧ タイタン、前掲訳書二〇九頁。
- ③⑨ 日野、前掲書上巻二九六—二九九頁。
- ③⑩ 主要な宿駅は Gilgit, Chamanagar, Bunji, Doian, Astor, Godai, Das, Sardar Chanki, Peshwari, Guraiz, Bandipur, Sringar である。ナンマン峠のかわりにヨウ西の Kamri Pass (四〇七七米) を越す道もある。
- ③⑪ キルギット・スカルド間およびキルギット・ナンザ間については一九五五年の京都大学カラコラム、ヒンズークシ探検隊の記録がある。木原均編『沙漠と氷河の探検』朝日新聞社、昭和三十一年。今西錦司『カラコラム』文芸春秋新社、昭和三十一年。インシュロマン川およびヤシン川流域については左記にくわし

- い。ロンスタッフ、望月達夫訳『わが山の生涯』白水社、昭和三年、二七七一—三〇一頁。Schomberg, R. C. F., *Between the Oxus and the Indus*, London, 1935. 藤田和夫『カシラントウロンスタッフ』『山岳』第五二年、一—四五頁。
- ③⑫ キル川流域およびキチラル・イムシなどについては、松下進『スモートウイヤ探検記』『山岳』第五三年、二五一—四〇頁。また、松下進編『スモート・ロンスタッフ紀行』三十一書房、昭和三十三年。
- ③⑬ スモート越え交通路の詳細は次の三者にみられる。
- Trotter, H., *On the Geographical Results of the Mission to Kashgar under Sir Douglas Forsyth in 1873-74*, *Journal R. G. S.* Vol. 48, pp. 173-274. 日野、前掲書上巻二九一—三四八頁。Filippi, op. cit. この他主要なものを年代順にあげると Carey, A. D., *A Journey round Chinese Turkestan and along the Northern Frontier of Tibet*, *Proceeding R. G. S.* Vol. 9, pp. 731-752, Youngusband, op. cit. Dunmore, op. cit. Huntington, E., *The Pulse of Asia*, London, 1910, pp. 66-90. ロンスタッフ、前掲訳書、二三四—二七六頁。Trinkler, E., *Explorations in the Eastern Karakoram and in the Western Kunlun*, G. J. Vol. 75, pp. 505-17. Terra, H. de, *On the World's Highest Plateaus*, N. G. M., Vol. 59, pp. 319-367. マイルロー、満鉄弘報課訳『科学者の韃靼行』朝日新聞社、昭和十五年、二九四—三三九頁。
- ③⑭ Trotter, op. cit. p. 175.
- ③⑮ ロンスタッフは「タムン氷河は周期的に河の左岸の巨大

な大理石の壁にぶつかつて、完全な氷のダムを形造る。ダムの上には湖水ができ、そこへ溜つた水は終いにダムを破つて流出するから、その結果シオークの谷には恐ろしい洪水が起り、被害がインダス河畔のアトックまでも及ぶことがある。この氷河が退却しているときはキャラヴァンはこの道のほうを避ぶが、それは現在カラコルム峠へ行くのにとられる困難な山峽よりもはるかにらかな行程だからである。」とのべ、サシル・ダウラトヘグルデイ間のショーク谷沿いは使用をれなくなつたといふ。前掲訳書、二六五、二六六頁。

⑭ 「里程は葉爾羌よりレーに至る約六一二哩、レーよりスリナガルに至る二三八哩、合計八五〇哩にして、通例、葉爾羌・レー間三〇日、レー・スリナガル間一四日を要する。」日野、前掲書上巻、二九四頁。

⑮ Trotter, op. cit. pp. 180, 181.

⑯ 同「ヘルモンツ」の語、"The Kárdkorunn Pass, though 18550 feet above the sea, is by no means so formidable an obstacle as is generally supposed. It is always free

from glaciers, and in summer from snow. The ascent on both sides is gentle, and the road good; so that, although it forms the water-parting between Hindústán and Central Asia, it is less of an obstacle to the merchant than the Digar, the Khárdung, the Sásér, or the Sánjít passes." op. cit. p. 117.

⑰ Trotter, op. cit. pp. 174, 175.

⑱ 桑原隲蔵「張養の遠征」『東西交通史論叢』弘文堂、昭和八年。前出。

⑳ 足立喜六『考証法顯伝』三省堂、昭和十一年、二〇—五二頁。Curzon, op. cit. Stein, Innermost Asia, Vol. 1, pp. 20—21.

㉑ Kutropatkin, op. cit. pp. 67—88.

㉒ 日野、前掲書下巻、二二八頁。

㉓ Machatschek, F., Landeskunde von Russisch-Turkestan, Stuttgart, 1921, S. 171.

㉔ 三十一、前掲論文、三九、四〇頁。

complete kholop, on the one hand, and turned the free servant without the bond into kabal'ny kholop by means of making him sign a bond, on the other. The decree of 1597 instructed all kholops to enter in the register no matter whether it be the complete or the kabal'ny, and the registers of 1597-98 proved that the registers before 1597 were neglected and the year 1597 was the new starting-point in the history of Russian kholopstvo.

Mountain Paths of the Pamirs

by

Toshiaki Sakai

It may not be needed here to refer the significance of the Silk Road in the communication of the Eastern and Western Civilizations.

The land route connecting the East with the West and the India was made through the great mountain barrier of the continent, the Himalaya, the Tien Shan, and the Hindu Kush and so on, of which the Pamir Knot having the utmost significance. Some of the ways cut through and touched the outer fringes of this mountainous tract, and we know correctness of descriptions of the famous travellers such as Huan Tsang and Marco Polo were proved by the results of explorations and surveys made during these several decades.

I am to demonstrate circumstances and conditions of these ways in connection with the Pamir Knot recovered before the World War I, picking up materials from reports of modern explorers and travellers who went into there and made scientific surveys of the country left almost a terra incognita until their time.

There were five main routes in and along the Pamir Knot connecting the Tarim Basin with Ferghana, Trans-Oxiana and India: these were 1. Terek Pass route from Kashgar to Osh and Kokand, 2. Taunmuran Pass route from Kashgar to Stalinabad and Termez, 3. Wakhjir Pass route from Yarkand to Qala-i-Panja and Mazar-i-Sherif, 4. Minataka Pass route from Yarkand to Gilgit, 5. Kara-

korum Pass route from Yarkand to Leh and Srinager.

The political and social reforms in countries east and west of the Pamirs took place after the Soviet Revolution, and the road and traffic conditions have changed unimaginably greatly, so I have to limit the scope of the paper to the mountain paths in the Pamirs at the time of 1910s, which seem almost unchanged since the prehistoric ages.

Following of the Writing Forms of Ways and Distances
of the Chronicle of Former *Han* 前漢書 *Ts'ien-han-shu*
in *Wei-chih-wo-jên-ch'uan* 魏志倭人伝

by
Kenji Maki

The records about the roads in the *Wei-chih-wo-jên-ch'uan* 魏志倭人伝 have been interpreted at random, with some contradiction and incomprehensibility by scholars. But as every part of these records were written after the certain writing forms, we cannot read them so freely. That is, they ran after those of the *Ts'ien-han-shu* 前漢書.

In the four states from *Tsushima* 対馬 to *Ito* 伊都 the continuing writing style, which was of used in the chapter of *Yueh-ti* 粵地 of *Ti-li-chih* 地理志 *Ts'ien-han-shu* 前漢書, was followed. The articles in the four states beyond *Ito* were written following the form used in the *Si-yu-ch'uan* 西域伝 of the same book. "Ten days by water, one month by land" shows the two different ways to *Yamatai* 邪馬台 from *Ito* as the starting-point.

The relation between *Yamatai* and *Queen state* 女王国 and the meaning of "the brief descriptions of number of houses and ways and distances" can be understood by consulting the *Si-yu-ch'uan* 西域伝, and that of the description "north of Queen state" by consulting the *Nan-man-ch'uan* 南蛮伝. And these interpretations coincide with the study on leagal nature of Queen state or *Wo-kuo* 倭国.

From these interpretations, we understand the misreading about the *Wo-jên-ch'uan* 倭人伝 is derived from the description of *Wo* 倭 of the *Hou-han-shu* 後漢書, the next old book concerning *Wo* after *Wei-chih* 魏志.