

#### 【4】通商・遊行路を想定するにあたっての基礎的要件

本稿の目的は、原始仏教時代のいわば考古学の領域に属するような「古道」そのものを探しだそうとするものではなく、原始仏教聖典の記述をもとにして、原始仏教時代にはこのような**幹線道路**があったはずであるという、いわば「あったはずのルート」を想定してみようとするものである。だから地図には基準地点しか示していないし、ルートそのものも2点間を**直線**で結んで示そうとしているのである。端的に言えば河川に沿った道路は河川の流れに沿って蛇行しているはずであるが、ここでは河川に沿って存在したA地点とB地点間を蛇行する河川には関係なしに、直線で結ぶということである。

したがって実際の道路そのものには直接の関係はないのであるが、そもそも道路というものとはどのようなものであり、またインド古代の道路はどのようなものであったかというイメージをもっていなければ、その想定は非現実的なものになりかねない。そこで具体的な作業にとりかかる前に、インド古代の文献と原始仏教聖典に記された記述をもとに、幹線道路たるものの基礎的要件を考えておきたい。

#### 【1】本稿で取り上げるインド古代の文献

ここで取り上げるインド古代の文献は『インド誌』、『アルタシャーストラ』（実利論）と『アショーカ王碑文』である<sup>(1)</sup>。

- (1) 本稿は原始仏教聖典資料を材料としているがゆえに、古代インドの地名や人名などの固有名詞は原則としてパーリ語をもとにしていくが、「アショーカ王碑文」については例外的にサンスクリット語の「アショーカ」を用いる。

【1-1】『インド誌』はフラウィオス・アッリアノス（紀元2世紀）が著した古代インドの地理や風俗などに関する書物である。著者アッリアノスは、「私が誌したのは、およそネアルコスおよびメガステネスという、ふたりの信頼すべきひとによって書かれた、こよなく注目すべきことばかりなのである」<sup>(1)</sup> といっている。ネアルコスはアレクサンドロスの東征（紀元前334～323年）に同行した人であり、メガステネスはマウリヤ帝国の創始者であるチャンドラグプタ王（紀元前317～293年ごろ在位<sup>(2)</sup>）の時代に10年ほどインドに滞在した人である。

もし本書がネアルコスやメガステネスの記述を忠実に再録しているとすれば、紀元前300年前後のインドを伝えていることになる。なおアッリアノスのいうインドとは「インドス川から東の地域をさす」<sup>(3)</sup>。ここでは岩波文庫に収録された大牟田章訳『アレクサンドロス大王東征記 付：インド誌』（下巻）<sup>(4)</sup>を全面的に利用させていただく。また引用は項（漢数字）と文章番号を示すが、（ ）のなかに岩波文庫のページ（すべて下巻）を入れておいた。

- (1) 「岩波文庫」下・p.265。発行年は註(4)参照

- (2) 上村勝彦訳『実利論』（岩波文庫 上巻：1984年9月、下巻：1984年11月）訳者まえがき（「文庫」上）p.003
- (3) p.232
- (4) 上・下とも2001年6月15日発行。本書は1996年に東海大学出版会から出版された『アレクサンドロス東征記およびインド誌』全二冊（本文篇・註釈篇）にもとづいたもの。

[1-2] 『実利論（Arthaśāstra）』は同じくチャンドラグプタの宰相であったカウティリヤ（Kautilya）の著作とされ、この伝承を信じるとすれば本書が著わされたのは紀元前4世紀ごろということになる。しかし岩波文庫版『実利論』の訳者・上村勝彦氏の「まえがき」によれば、この伝承は疑問視され、「本書が現存の形にまとめられたのは、西暦紀元の前後、または更に下って、紀元3、4世紀ごろであるとする説もかなり有力である」<sup>(1)</sup>とし、「訳者としては、紀元前2世紀から紀元後2世紀までの間に本書が作成されたとするのが妥当であると考え」<sup>(2)</sup>としている。このように本書の成立はいつ頃かはっきりしないが、ここに記されているのはチャンドラグプタ時代からマウリヤ帝国が滅びるまでの140年くらい間のマウリヤ王朝のような大帝国下のインドをイメージしていると理解しておく。ここでは上村勝彦訳『実利論—古代インドの帝王学—』（岩波文庫上・下）を全面的に利用させていただく。ただし主要な原語についてはこの日本語訳がよっているカングレー本<sup>(3)</sup>によって補った。また引用に際してはカングレー本や岩波文庫本に付された巻（ローマ数字）・章・項目・文章の番号を示すが、これに加えて岩波文庫の巻（上・下）とページを入れておいた。

- (1) p.006
- (2) p.008
- (3) R. P. Kangle : *The Kautiliya Arthaśāstra, Part I, A Critical Edition with Glossary, Bombay, 1960 (2nd ed. 1969)* なおこの作業は共同研究者の岩井昌悟氏に依頼した。

[1-3] 『アショーカ王碑文』については今更多言を要する必要はない。いうまでもなく紀元前268年に即位したとされるマウリヤ王朝の第3代目の王であるアショーカ（アソーカ）が岩壁あるいは石柱などに残した碑文であって、歴史的価値はきわめて高い。アショーカ王は灌頂第8年のカリングア征伐による戦争の悲惨さを反省して法による統治をめざし<sup>(1)</sup>、灌頂第10年くらいから法勅を發布し始めたとされるから、紀元前250年前後頃のものと考えてよいであろう。しかし残念ながら長文の記述はないため、われわれの考察の役に立つ情報はごくわずかである。この日本語訳は塚本啓祥氏のレグルス文庫版『アショーカ王碑文』<sup>(2)</sup>を利用させていただいた。

- (1) 「14章摩崖法勅」第13章
- (2) 1976年1月 第三文明社

## [2] 交通手段

交通路は大きく分けると陸上交通路と水上交通路に分けられる。もちろん古代の場合、航空路を想定する必要はない。

後述するようにインドにおいても水上交通は重要な交通手段であったが、とりあえずは陸上交通路を先に考え、しかる後に水上交通路を考える。

まず陸上交通路の交通手段について調査する。

[2-1] 水上交通の場合は船以外の交通手段はないが、陸上交通の場合はさまざまな交通手段がある。しかし古代の場合、鉄道交通を考える必要はないし、現在のように大型のトラックやバスを考慮する必要もない。それではインド古代においては、どのような交通手段が用いられていたのであろうか。『インド誌』は次のように記している。

インド人の大衆的な乗り物は駱駝と馬と驢馬で、裕福な人びとは象に乗る。象はインドでは王侯の乗り物だからだ。威信のうえでこれに次ぐ二番目〔の乗り物〕は四頭立ての馬車であり、駱駝は三番目、一頭の馬に乗るのは賤しい庶民である。十七・1～2 (1) と。

ここでは古代インド人の主な乗り物はラクダ、馬、ロバであったという。しかしこれらの記述がどれだけ正確かということが問われなければならない。訳者は「解説」の部分で、「アッリアノスはメガステネスの豊富な現地経験を十分に信頼しながら、『インドの土地をあらかた踏破したわけでもない』（『インド誌』五・3、七・1）彼がなぜ、全土に分布するインド人種族の総数を118と明示できたのか、その信憑性については疑問をいだかざるを得ない（『インド誌』七・1）。メガステネスといえども、一步実見観察の範囲外のことになると平気で、例の『黄金を掘るアリ』の実在を力説（『インド誌』十五・5～7）したり、口も鼻もない隻眼人などについて語ったり（ストラボン『地理学』二・一・九（70））、木の葉も沈むシラス川の不思議を論じたり（『インド誌』六・2～3）して、信憑性のあやしい、頼りない報告者に豹変するからだだった」(2) としている。

またこの記述は「乗り物」についての記述であって、輸送手段をいっているのではないことも注意しておく必要があるであろう。

(1) 下・p.264

(2) 下・p.467

[2-2] 『実利論』では、

「車路 (cakra-patha)」と「歩路 (pāda-patha)」とでは「車路」の方が、大規模な事業を可能にするから、すぐれている。あるいは、場所と時期に応じては、「驢馬路 (khara-patha)」(1)・「駱駝路 (uṣṭra-patha)」もすぐれている。VII-12-116-(27) (下・p.111)

とし、続けて

「肩路 (aṃsapatha)」の場合も、これらに準じて説明される。VII-12-116-(28) (下・p.111)

としている。「肩路」について和訳者は註において(2) カングレーの「肩に荷をかついだ人のための道(?)」という文章を引用している。

そのほか、肩にかついで(II-21-39-(24)上・p.182)、荷車(II-21-39-(24)上・p.182)でとするものもあり、

6、9、12 ヨーjana (由旬) が、馬車馬 (rathya) 〔の1日に進む〕道程である。5 ヨーjana、7 ヨーjana半、10 ヨーjanaが、背に荷を積む馬 (pr̥ṣṭhavāhin aśva) の道程である。II-30-47-(39)上・p.215

とされているから、人間やロバ（他にII-30-47-(23)上・p.214）・ラクダ・馬の背に荷物を積んで運んだり、ロバや馬に牽かせる荷車もあったわけである。そのほか手でもったり、肩

に担いだりする輸送方法もあったことになる。

また馬は兵馬としても（Ⅱ-30-47-(28) 上・p.214）、戦車としても用いられた（Ⅱ-30-47-(42) 上・p.216）。ただし馬は特別に保護されて飼育されたようである（Ⅱ-30-47 上・pp.211~217）。しかしながら不思議なことに、『実利論』には牛車のことは出てこない。

なお外国との交易などキャラバン隊（sārtha）を組んでなされる大規模な通商もなされた（Ⅱ-21-39-(2) 上・p.180、(26) 上・p.182、Ⅱ-34-52-(12) 上・p.225）。

(1) khara は駄駟。Kṣemendra の *Darpadalana* の第 1 章に登場する khara が同章の第 49 偈で「母驢馬」に言及する。騾馬（pārasāma）は雄驢馬と雌馬の配合。

(2) 下・p.359

[2-3] それでは原始仏教聖典からは、陸上交通においてどのような交通手段が用いられていたことがわかるであろうか。「律蔵」には人が乗るためのものとして牛車やヴァイハ車（vayha かご）・ラタ車（ratha 車）・サカタ車（sakaṭa 荷車）・サンダマーニカー車（sandamānikā 戦車）・山かご（sivikā）・椅子かご（pāṭaṅki）などが挙げられている。

ただし「律蔵」がこのような交通手段を挙げるのは、仏教の出家修行者が病気など特別な場合に許容される範囲を挙げたものであって、けっしてこれらを利用することは勧められていない。その規定は、

病者に車乗を許す（*anujānāmi gilānassa yānaṃ*）。『パーリ律』「皮革韃度」vol. I p.192

いかなる比丘尼も無病にて乗り物に乗って行けば（*agilānā yāyena yāyeyya*）波逸提である。病とは歩行することができない。乗り物とはヴァイハ車・ラタ車・サカタ車・サンダマーニカー車・山かご・椅子かごである。『パーリ律』「比丘尼・波逸提 085」vol. IV p.338；『四分律』「（比丘尼）波逸提 159」大正 22 p.771 中；『五分律』「（比丘尼）波逸提 141」大正 22 p.094 中；『十誦律』「（比丘尼）波夜提 145」大正 23 p.338 中；『僧祇律』「（比丘尼）波逸提 111」大正 22 p.537 下

牝牛の角・耳・頸・垂肉を捉えるべからず、背に乗るべからず（*na piṭṭhī abhirūhitabbā*）。乗る者は悪作。『パーリ律』「皮革韃度」vol. I p.191

車に乗って行ってはならない（*na yāyena yāyitabbaṃ*）。行く者は悪作。病者には人が御する牝牛の牽くもの（*purisayutta hatthavaṭṭaka*）、山かご（*sivikā*）・椅子かご（*pāṭaṅki*）を許す。『パーリ律』「皮革韃度」vol. I p.191、『十誦律』「皮革法」大正 23 p.182（女とともに乗ってはならない）病者は乗ってよい。『四分律』「皮革韃度」大正 22 p.848 下、『五分律』「皮革法」大正 22 p.144 下、『四分律』「雜韃度」大正 22 p.961 下（老病者や、難を避けるために象馬に乗ってよい）、『十誦律』「雜法」大正 23 p.276 上

比丘尼には人が御する牝牛の牽くもの（*itthiyutta*）、牝牛の牽くものを許す。『パーリ律』「比丘尼韃度」vol. II p.276

象馬車に乗ってはならない。突吉羅。『十誦律』「雜法」大正 23 p.290 下

人に乗ってはならない。突吉羅。『十誦律』「雜法」大正 23 p.290 下

比丘尼に山かご（*sivikā*）・椅子かご（*pāṭaṅki*）を許す。車乗の揺れに苦悩したから。『パーリ律』「比丘尼韃度」vol. II p.277

皮で浮袋・草木で筏を作って河を渡ってよい。浮袋はサンガ・四方サンガで蓄えるべ

し。『四分律』「皮革鞣度」大正 22 p.846 下

背負ってよい。『四分律』「皮革鞣度」大正 22 p.848 下

車を淨人に牽かせてよい。『五分律』「皮革鞣度」大正 22 p.145 上、『四分律』「皮革鞣度」大正 22 p.848 下（牽かせてよいもの=比丘、精舎の民、優婆塞、沙弥）

というようなものである。

このように交通手段については、一般人と出家修行者ではまったく異なるということがわかる。ということになれば、仏教の出家修行者が遊行のために使った路と、商人たちが通商のために使った道とはまったく異なるかもしれない。これについては次節に触れるが、とりあえずは遊行路 (anupariyāya-patha) と通商路 (vaṇippatha, vaṇik-patha, vaṇipattha) は異なっていないという前提で進める。

なお聖典にもキャラバン隊 (sattha) がしばしば出てくる。よく知られたエピソードには次のようなものがある。例えば菩提樹下での仏成道の直後に訪れたタブッサ (Tapussa) とバハリカ (Bhallika) は『五分律』<sup>(1)</sup>によれば 500 人の賈客のリーダーだったとされており、『根本有部律』「薬事」<sup>(2)</sup>によれば波羅夷罪第 1 条の制定因縁として語られる釈尊がヴェーランジャーでやむを得えず雨安居を過ごされたときに、馬麦を提供したのは 500 頭の馬を引き連れてきていた隊商であったとしている。また『涅槃経』<sup>(3)</sup>ではアーラーラ・カーラーマの弟子であったプクサが「自分の師が 500 の車両からなる隊商が近くを通りすぎたのに禪定に入っていたので気がつかなかった」と自慢したとされ、DN.023 Pāyāsi-s.<sup>(4)</sup>には 500 の車両を率いる 1 人のリーダーは、途中で会った夜叉に行き先では雨が降って水が豊富にあり草木も繁っていると聞いて、持ってきた水や薪を捨てて荷を軽くしていこうと、すべてを捨ててしまい、夜叉に食われた。しかしもう一方のリーダーは、見ず知らずの者の言うことは聞けないと、荷を捨てないで進んだため助かったとされている。また比丘や比丘尼が隊商とともに遊行したという記事も存する<sup>(5)</sup>。

また「律蔵」では村落の定義として、隊商 (sattha) の 4 ヶ月以上止住するものは村落と見做されるとされ<sup>(6)</sup>、キャラバン隊の中で雨安居を過ごしてよいとされている<sup>(7)</sup>。

さらに比丘尼が隊商に伴われることなく遊行していて悪人たちに汚されたので、

危険であり、恐怖を伴うような国内を隊商に伴われずに (a-satthika) 遊行してはならない<sup>(8)</sup>。

危険であり、恐怖を伴うような国外を隊商に伴われずに遊行してはならない<sup>(9)</sup>。

と定められたとされている。

その他、原始仏教聖典やジャータカにはしばしば隊商主が登場する<sup>(10)</sup>。

また世尊はキャラバン隊を導いて難処を脱する隊商主にも譬えられている<sup>(11)</sup>。

(1) 大正 23 p.103 上

(2) 『パーリ律』「波逸提 034」vol.IV p.079 では「隊商が王舎城からパティヤーローカに至ろうとしていた」、『四分律』「单提 034」大正 22 p.659 上には、「隊商が波羅奈の城外に止宿していた」、『五分律』「墮 034」大正 22 p.051 中には「王舎城に止宿していた隊商が出発しようとしていた」、『十誦律』「波夜提 033」大正 23 p.090 上には「隊商が舎衛城内にいて、吉日を用いて他国に出発しようとしていた」、『根本有部律』「波逸底迦 033」大正 23 p.819 中には「北方の隊商が舎衛城の城外に止宿した」、『パーリ律』「波逸提 066」vol.IV p.131 には「1 人の比丘が、王舎城 (Rājagaha) からパティヤーロー

#### [4] 通商・遊行路を想定するにあたっての基礎的要件

カ (Paṭiyāloka) に向かう隊商たちと道中を共にしようとしていた」

海にも隊商で出かけた。『十誦律』「皮革法」大正 23 p.178 上には「あるとき海を舞台とする商人が彼のもとにやって来て、彼に海の隊商となることを勧めた」とされている。

『モノグラフ』第 18 号 p.212 以下参照。

- (3) *DN.016* vol. II p.130
- (4) vol. II p.342
- (5) 『パーリ律』「波逸提 066」vol. IV p.131、『根本有部律』「波羅市迦 002」大正 23 p.641 上、『根本有部律』「波羅市迦 002」大正 23 p.643 上、『根本有部律』「波羅市迦 002」大正 23 p.644 中
- (6) 『パーリ律』vol. III p.046
- (7) 一人の比丘が入雨安居の間近に隊商と共に出かけようとした。牛舎 (vaja)、隊商 (sattha)、船 (nāvā) の中で雨安居することを許す。『パーリ律』「入雨安居犍度」vol. I p.152、『四分律』「安居犍度」大正 22 p.832 下、『五分律』「安居法」大正 22 p.130 中
- (8) 『パーリ律』「(比丘尼) 波逸提 037」(国内恐怖処遊行戒) vol. IV p.295、『四分律』「(比丘尼) 单提 098」大正 22 p.747 上、『五分律』「(比丘尼) 墮 095」「198」大正 22 p.089 下、p.099 上、『十誦律』「(比丘尼) 波夜提 097」大正 23 p.323 上、『僧祇律』「(比丘尼) 波夜提 119」大正 22 p.539 下、『根本有部律』「(比丘尼) 波逸底迦 104」大正 23 p.1003 下
- (9) 『パーリ律』「(比丘尼) 波逸提 038」(国外恐怖処遊行戒) vol. IV p.296、『四分律』「(比丘尼) 单提 097」大正 22 p.746 下、『五分律』「(比丘尼) 墮 096」大正 22 p.089 下、『十誦律』「(比丘尼) 波夜提 098」大正 23 p.323 中、『僧祇律』「(比丘尼) 波夜提 118」大正 22 p.539 中、『根本有部律』「(比丘尼) 波逸底迦 103」大正 23 p.1003 下
- (10) *DN.23 Pāyāsi-s.* vol. II p.342, *Vimānavatthu* p.078, p.079, *Jātaka* vol. I p.098, p.100, p.368, *Jātaka* vol. II p.295
- (11) *Mahānidessa* p.446, *Cullanidessa* p.313

### [3] 幅員

以上のように古代インドの輸送は手荷物として歩行するほかに、牛・馬・ロバ・ラクダなどの背に積んで、あるいはこれらの動物に車両を引かせて行われたし、キャラバン隊を組んだ大規模な通商も行われた。とするならば、道路はこのようなものの通行に便なることが求められる。その 1 つが道路の幅員であろう。車両が通行する道路となれば、少なくとも往き来する車両がすれ違う余裕がなければならなかったし、500 両などと表現されるように一時に大量の通行がなされることもあった。したがって幹線道路ともなれば、少なくとも片道 2 車線は必要とするであろう。それでは古代インドの道路の幅員はどのくらいだったのであろうか。

[3-1] 道路の幅員については『実利論』に次のような記述がある。長さは「ダンダ」と「アラトニ」という単位によって表わされるが、訳者の上村氏は註において 1 ダンダは 6 フィートとしている。1 アラトニは 1/4 ダンダであるから 1.5 フィートに相当する<sup>(1)</sup>。現代の度量衡では 1 フィート=30.48cm であるから、1 ダンダ=182.9cm、1 アラトニ=45.72cm と

なる。以下には1 ダンダ=1.8m としてメートルに換算したものを（ ）の中に記入しておく。

王道 (rājamārga)、ドローナムカの道路 (droṇamukhapatha)、スターニーヤの道路 (sthāniyapatha)、地方と牧場の道路 (rāṣṭra-vivīta-patha)、港町の道路 (saṃyāniya-patha)、諸戦陣間の道路 (vyūha-patha)、墓地への道路 (śmaśāna-patha)、村落の道路 (grāma-patha) は8 ダンダ (=14.4m) である。II-4-22-(4) 上・p.101

〔王道以外の (antara) 一般の〕街路 (rathya) は4 ダンダ (=7.2m) の幅である。II-4-22-(3) 上・p.101

灌漑設備と森林の道路 (setu-vana-patha) は4 ダンダ (=7.2m)、象の道と耕作地沿いの道 (hasti-kṣetra-patha) は2 ダンダ (=3.6m)、〔田舎の〕車の通る道は5 アラトニ (=2.25m)、家畜の道 (paśupatha) は4 アラトニ (=1.8m)、小さな家畜と人間の通る道 (kṣudrapaśu-manuṣyapatha) は2 アラトニ (=0.9m) である。II-4-22-(5) 上・p.101

という(III-10-61-(4) 上・p.273 にもふれられている)。

この記述は城砦都市に関する記述であるが、ここでは地方(ラーシュトラ)と牧場の道路にも言及されており、その他に道路に関する記述はないから、8 ダンダの幅員をもつとされる牧場の道路、港町の道路、諸戦陣間の道路などのなかに都市と都市を結ぶ幹線道路的なものも含まれると解してよいであろう。

しかしここに換算した幅員はちょっと大きすぎるかもしれない。なぜなら『モノグラフ』第6号に掲載した「由旬論文」で考察したようにダンダ (daṇḍa) は「杖」の意であるが、パーリ語ではダヌ (dhanu) に相当し、これは「弓」の意であって両手を一杯に拡げた長さに相当する。両手を一杯に拡げた長さはだいたい身長に相当するから、時代が下るにしたがって体格がよくなり、平均身長が大きくなれば、この長さを表す度量衡の1単位の長さも大きくなる。それは中国の里が時代が下るにしたがって長くなることと同じである。とするならば、原始仏教時代の古代インド人の平均身長を182.9cm とするのは大きすぎるといわなければならないであろう<sup>②</sup>。当時のインド人の平均身長を仮に1.7m とすると**8 ダンダ=13.6m**となる。

ちなみに <http://everyday3day.blogspot.jp/2013/01/37.html> に紹介されている、社団法人全国軽自動車協会連合会のデータによると、日本の道路の道幅は下記のとおりだそうである。資料は平成18年4月1日現在の国土交通省「道路統計調査」で、幅員は車道部のみである(割合は実延長による)。

一般国道 5% 平均幅員 7.8m  
都道府県道 11% 平均幅員 6.0m  
市町村道 84% 平均幅員 3.7m

また同じホームページによると、車幅の大きい BMW ActiveHybrid 5 の場合 1,860mm だそうであるが、古代インドの馬車や牛車が通る道路の1車線を余裕をとって 2.2m と仮定すると、13.6m の幅員をもつ古代インドの幹線道路は上下3車線ずつ、合計6車線 (2.2×6=13.2m) がとれることになる。

『実利論』によれば、古代インドの道路の幅員は、現代の日本の道路（高速道路ではない）に比べるとずいぶん広がったということになる。

(1) p.176

(2) 『インド誌』は「インド人は背丈が高く、実際アジア中でもっとも背が高く、たいてい5ペキュス（約2.2メートル）かそれに少し足りない位はある」（下・p.028）としている。この部分について註釈篇では、「ギリシャ、マケドニア人たちの眼に、……身長（約2.28メートル）という具体例は、後出ポロス王について挙げられている」と解説している。しかしWikipediaのHuman heightによるとインド人の男性の平均身長は2005～2006年の統計では164.7cm、女性は151.9cm、同じ年度の別の統計では男性166.3cm、女性152.6cmとされている（2005～2006年）。ちなみにこれによると、日本人の平均身長は2005年の統計で男性172cm、女性158cm、2004年の統計で男性172.0cm、女性158.7cm、2013年の統計で男性170.7cm、女性158.0cmとされている。統計によってあまりに差がありすぎるように感じられるが、少なくとも『インド誌』の記述は、西北インドのインド人についての記述とも考えられるが、それにしても甚だしく誇張されていることは明らかである。

[3-2] 原始仏教聖典においてはその幅員を推測せしめるような記述は見いだせない。

[3-3] 以上のように、『実利論』は幹線道路の幅員を13.6メートルとしている。しかし自動車時代の現代日本の一般国道の平均の幅員は7.8メートルというのであるから、これはあまりに広すぎるといふ印象を受ける。『実利論』はあるべき姿、ないしは要求すべき値であって、実際の幅員ではないともいえるし、あくまでもマウリヤ帝国という大帝国が成立してからのものであって、原始仏教時代の幹線道路にはあてはまらないのかもしれない。

しかし道路関係の参考書によれば、シュライバーの『道の文化史』には、ローマ人の道は「車の通る野道は、たいてい1.2メートルの幅だった。家畜の群れを山へ、山の牧場から谷へ通っていった。交通路は最小の道幅が法的に決められていて、2.4メートルであった。……のちの帝政時代に交通がはげしくなると、道幅は、2つの交通の流れがスムーズに行くのを妨害したり滞らせたりすることのないように、3.5メートル、いや、4メートル、5メートルにまでなった。……小アジアにあるもっとも重要な遠距離交通路は、じつに8メートルの道幅があった」<sup>(1)</sup>とされている。

また木村雅康著『古代の道路事情』にはローマの道について、「道幅は2.7～3.4メートルというのが一般的であった。ローマ人は、道のことをウィアといったが、この言葉は本来2台の車が通行できる車道を意味している。主要幹線道であるアッピア街道の場合は、幅3メートルの車道の外側に幅1～1.5メートルの歩道があるが、さらにその外側に、側溝まで7～7.5メートル程度の余地が存在した」<sup>(2)</sup>とし、インカの道については「突き固めた路面幅8メートルに、側溝や側壁を含む全体の道幅15メートルのものを典型に、路面幅6～7.5メートルの道路、路面幅2メートルの石敷の路面の外側に、それぞれ1メートル幅の水路を伴うものなどが認められている。……全体の幅が100メートルを超える場合もあった」<sup>(3)</sup>としている。「アンデスには馬はいなかったし、インカは車というものを知らなかった」<sup>(4)</sup>にもかかわらずである。また古代中国（秦の始皇帝時代）については、「始皇帝が地方巡察道としてつくらせた馳道ちどうの道幅は約70メートルあったといい、……匈奴の侵略に備えた直道ちよくどうには幅30～50メートルのものがいくつも確認されている。道幅160メートルの遺跡も発見されている」<sup>(5)</sup>としている。

このように一概に古代だからといって必ずしも道路の幅員は狭かったともいえないようである。ともかくわれわれが原始仏教時代の幹線道路の道幅を考えるときには、アッピヤ街道を参考にして、歩道を含む道幅として6メートルくらいは想定しておく必要があるかもしれない。

- (1) 関楠生訳 岩波書店 昭和37年6月 p.168
- (2) 歴史文化ライブラリー108 吉川弘文館 2000年12月 p.005
- (3) p.010
- (4) p.011
- (5) p.006

#### 〔4〕 舗装

幹線道路というものは大量の車両が通行することを前提としているとするならば、道路の舗装ということも考えなければならない。特にヒンドゥスタン平原はヒマラヤ山脈とデカン高原から流出する土砂が沖積してできたものであるから、非常に細かな粒子状の土であって、風が吹き自動車が通れば土ほこりが巻き上がり、雨が降れば泥んこ道になって、深い轍の跡ができる。このような土をただ盛っただけではたちまち車両の通行に困難をきたすことは自明の理である。

〔4-1〕 しかしながらインド古典においては、道路の舗装についての記述はほとんどない。『実利論』に道路を耕すものには罰金を科すという記述があるから（Ⅲ-10-61-(7)上・p.274）、舗装というものはされていなかったのかもしれない。

釈尊や仏弟子たちが主に活動したインド平原は雨季になると水浸しになった。『実利論』にも、

雨季には (varṣārātram)、水辺に住む村〔民〕は氾濫した川岸を捨てて他に住むべきである。Ⅳ-3-78-(6)上・p.328

そして、彼等は木材 (kāṣṭha) ・竹 (veṇu) ・舟 (nāvā) を準備すべきである。Ⅳ-3-78-(7)上・p.328

彼らは〔洪水に〕流される者を、〔大きな〕瓢箪 (alābu) ・皮袋 (dṛti) ・小舟 (plava) ・丸木 (gaṇḍikā) ・縄によって救うべきである。Ⅳ-3-68-(8)上・p.328とされている。

したがって雨季を含む年間を通じて通行できる幹線道路というものを想定することは土台無理かもしれないが<sup>(1)</sup>、しかし少々出水に道路が水没するようでは幹線道路の役割は果たせないから、少なくとも幹線道路は周囲の田畑よりは高く土盛りされていたであろうし、水はけをよくするための側溝というものも作られていたであろう。また鉄の車輪をもつ車両が通行するとわだちができ、穴ぼこもできるから、できるだけ土を固め、小石を敷き詰めるなどの舗装は行われたのではなかろうか。

- (1) 原始仏教聖典には雨季に隊商が足止めを食って1ヵ所に長期の滞在を余儀なくされるという記述がある。例えば釈尊がヴェーランジャーで雨期を過ごされたときなどである。

〔4-2〕 原始仏教聖典には次のような記述がみられる。

ヴェーサーリーの町の真ん中に泥土の難渋な道があった。私は一本の香木をもって橋とし、難渋な地の中においた<sup>(1)</sup>。

というものである。

また仏伝物語であるが、釈尊の遠い過去世でのスメータはディーパンカラ仏のために道路を修復する作業に加わったとされる。しかし間に合わなかったため彼は泥土の中に身を投げだし、自らが橋となった、とされている<sup>(2)</sup>。

これらは市街中の道路であるが、舗装などの工事を施さないと雨季にはたちまち通行を阻害することが物語られているわけである。

(1) *Petavatthu* 004-016 p.047

(2) *Jātaka* vol. I p.012

[4-3] 道路に関する参考書には次のように記されている。

鈴木敏著『道 古代エジプトから現代まで』「まえがき」には「道路の舗装を歴史的に眺めると、ヨーロッパ系の道路が石を並べたごつごつしたものに対して、アジア系の道路は土を締め固めたのっぺりとしたものであることに気づく。同じアジア系の民族であるメキシコのマヤ族がつくった道『サクブ』は、石を並べ漆喰で平滑に塗りつぶした、やほりのっぺりとした道路であった」<sup>(1)</sup>とされ、先にも引用した『古代の道路事情』には「ローマ道の場合は、幹線が舗装されることが多かったのに対し、支線は主として砂利道であった」<sup>(2)</sup>とされている。

またそれほど学問的な話ではないが、クシナーラーのミャンマー寺の住職（現地では尊敬を込めてババジーと呼ばれている）の話では、Bihar州のSiwan県<sup>(3)</sup>にアショーカ王時代の古い道が発見されたということであった。少なくともアショーカ王時代には幹線道路は自然そのままの道ではなく、側溝が造られるとか砂利や石が敷かれるとか、路盤をモルタル（石灰に砂を混ぜて水で練ったもの）などで補強するなどの工事がなされていたのではないか。だから古い道も遺跡として残るのである。

(1) 技報堂出版 1998年4月 p.003

(2) p.005

(3) Gandak河の右岸にあり、【10】に述べる釈尊が最後の旅において通過されたと考えられる地域。

[4-3] このように原始仏教時代の幹線道路は少なくとも土盛りはされ、側溝が作られ、石や砂利を敷くなどの簡単な舗装はされていたものと考えられる。

## [5] 環境

またインドの陸上交通路の場合、その気候風土的な関係で樹木が植えられて日陰としたり、井戸が掘られ水飲み場が作られ、環境整備がなされていた。

[5-1] アショーカ王の「十四章摩崖法勅」第2章には次のような記述がみられる。

道路には人と家畜の受用のために、井泉を掘鑿せしめ樹木を植えしめた<sup>(1)</sup>。

また「七章法勅」第7章には、

道路にもまた、私によってバンヤン樹が栽培され、家畜と人に蔭を与えるであろう。

またマンゴー樹林が栽培された。また、8コーサ<sup>(2)</sup>ごとに、私によって、井泉が掘鑿

せしめられ、休息所が設営された。さらに至るところに、家畜と人の受容のために、多くの水飲み場が私によって設営された<sup>(3)</sup>。

とされている。

まさしくアショーカ王時代には、道路には日陰を作るためのバンヤン樹やマンゴー林が植えられ、1由旬（8コーサ）ごとに井戸、水飲み場、休息所が作られていたわけである。

また「皇后法勅」にも、第2王妃のためにマンゴー樹林・僧園・布施寮が寄進されたとされているが（レグルス文庫 p.142）、このマンゴー林もこのような目的のためであったであろう。

(1) レグルス文庫 p.086

(2) 8コーサというのは1由旬に相当し、大由旬は約13km、小由旬は6.5kmである。【論文4】「由旬の再検証」『モノグラフ』第6号 p.050

(3) レグルス文庫 p.133

[5-2] 『実利論』にも牧場長官の職務として、

水のない地方には、井戸（*kūpa*）・灌漑設備（*setubandha*）・泉（*utsa*）を、また花園（*puṣpa-vāṭa*）や果樹（*phala-vāṭa*）を設置すべきである（II-34-52-(8) 上・p.225

と定められている。

[5-3] 原始仏教聖典においても、SN.001-047には、

園を設け林を設け、橋を作り、給水所（*papa*）と井戸（*udapāna*）と休息所（*upasaya*）とを作って与える人々、—彼らの善は昼夜に増大す。彼ら、法を求め戒をたもつ人々は天界に赴く<sup>(1)</sup>。

とされている<sup>(2)</sup>。

また *Petavatthu* には、

布施には応果なく、自制に対する果報がどこにあるのか [、そのような果報は無意味と考へ]、蓮池、井戸、また木の植えられた庭園、給水所、難処の橋などを破壊した<sup>(3)</sup>。とされている。これは破壊したという記述であるが、これは人びとの利益のために蓮池や井戸、樹木の植えられた庭園、橋などが作られていたことを物語る。*Jātaka* には過去世に優婆塞として園林や井戸、給水所のある道（*papāsaṃkamaṇa*）をいくつも作ったという記述もある<sup>(4)</sup>。

また原始仏教聖典には道端のマンゴー林において休憩を取るという場面がしばしば出てくる。例えば最晩年の釈尊がチュンダの供養したスーカラマツダヴァにあたって下痢をされたとき、カクッター川で沐浴された後ほとりのアンバ林で横になられたとされている<sup>(5)</sup>。そのほか、DN.013 *Tevijja-s.*には「世尊がマナサーカタの北方を流れるアチラヴァティーのほとりのアンバ林に止住された」<sup>(6)</sup>とされている。

これらのアンバ林は旅行者の便宜を図って植えられたものではなく、ほとんどは果樹園として植えられた私有地であったようであるが、旅人の憩いの場としても提供されていたのである。

(1) vol. I p.033 G.

(2) これは中村元氏の『インド史II』p.193に指摘されている。

(3) p.028

- (4) vol.VI p.120、p.121、p.122、p.123
- (5) DN.016 Mahāparinibbāna-s. vol.II p.134
- (6) vol. I p.235

## [6] 付帯する設備

また幹線道路は道路だけが作られればそれで完結するものではない。主要幹線道路の主目的は貨客の輸送であるから、要所要所には交易場（市場 paṇiyasālā）や宿場町がなければならず、そこには倉庫や宿屋あるいは食堂など道路に付帯する諸設備が作られたであろう。

[6-1] 『実利論』では「（その周囲に大規模な城砦を造らせた）地方（janapada）の中央に、租税の集積地（samudayasthāna）であるスターニーヤ（sthāniya）<sup>(1)</sup>を置くべきである」（II-3-21-(3)上・p.097）とされ、それは地形に応じて円形か長方形か正方形に作られ、陸路（amsapatha=sthalapatha）と水路を備えた（vāripatha）市場都市（paṇya-putābheda）とされている。翻訳では「租税の集積地」とされているが、租税というよりは流通する物資の集積地と解釈した方がわかりやすい。なおこのスターニーヤは川の合流点や涸れることのない湖・池・貯水池の岸辺にあるともされている。

- (1) スターニーヤは 800 村の中心につくられるべきであるとされている。なお、400 村の中央にドローナムカ（droṇamukha）を、200 村の中央にカールヴァティカ（kārvaṭika）を、10 村を集めてそこにサングラハナ（saṃgrahaṇa）を、それぞれ置くべきであるとされる。II-1-19-(4)上・p.090

[6-2] 原始仏教時代の出家修行者の遊行は、【論文 16】「遊行と僧院の建設とサンガの形成」<sup>(1)</sup>に記したごとく、雨安居の前後に釈尊を訪ねるとするのが主な目的で、けっして長期にわたるものではなかった（最長は 2 ヶ月ほど）が、それでも僧院に宿泊できない場合は、一般人と宿屋などに同宿しなければならなかった。ジャイナ教の修行者の遊行は仏教とは異なる目的と様態を持っており、宿泊すべき場所は作業場・集会所・庭園・墓地などとされているが、そのなかに旅行者のための家（āgantara）も含まれている<sup>(2)</sup>。

- (1) 『モノグラフ』第 14 号 p.046
- (2) 同上 p.059

[6-3] このような交易場や宿場町が発展して大きな都市となった。幹線道路の沿線には大都市が存在したはずで、あるいは大都市と大都市をつなぐ形で幹線道路が作られたということが出来るかもしれない。幹線道路と大都市は不即不離の関係にあるということは疑いえない事実である。

[6-4] コーサラ国王波斯匿は舎衛城とサーケータの間に急用のため、1 日に行くために「七伝車」を用意していたとされる<sup>(1)</sup>。そもそも宿場というのは宿駅としての役割をも担うものであった。

- (1) MN.024 Rathavinita-s. vol. I p.146、『中阿含』009「七車経」大正 01 p.430 中

## [7] 通行の安全

また通商や遊行がなされるためには安全が保証される必要があった。そのためには軍隊や警察による警備が必要であるが、その費用をまかなうためには道路税とか関税というものが必要となり、それを徴収するための関所 (suṅka-ṭhāna) も必要とした。

[7-2] 『実利論』では、次のようにあるべきものとされている。

地方長官は通商路 (vaṇīkpatha) すなわち水路 (vāri-patha) ・陸路 (sthala-patha) ・港 (市場 paṇyapattana) を設置し (niveśayet) (II-1-19-(19) 上・p.092)、保護し (śodhayet) (II-1-19-(38) 上・p.094)、監視すべきであり (avekṣeta) (II-6-24-(1) 上・p.107) <sup>(1)</sup>、盗賊 (cora) や野獣 (vyāla) の恐怖を除去すべきである (śodhayet) (II-34-52-(7) 上・p.227)。

関所は国境 (anta) (II-1-19-(6) 上・p.090、II-21-39-(24) 上・p.182、VIII-4-130-(34)～(36) 下・p.164) や、城門 (dvāra) (II-6-24-(2) 上・p.108、II-21-39-(1) 上・p.179)、船の渡し場 (tara) ・港 (pattana) (II-6-24-(3) 上・p.108) などに設けられ、関税 (śulka) は出入する物資にかけられる (II-21-39 続-(2) 上・p.183)。

実際の関税や通行税、道路税を徴収する担当官は税関長官 (śulkādhyakṣa) ・牧場長官 (vivitādhyakṣa) であるが、その実務担当者は関税徴収者 (śulkādāyin) であり (II-21-39-(1) 上・p.179、II-34-52-(12) 上・p.225、II-21-39-(2) 上・p.180)、また盗賊や野獣から保護し、隊商を護送する担当者は牧場長官であるが (II-34-52-(12) 上・p.225)、これを管理監督するのも地方長官 (主税官 samāharṭṛ) である (II-6-24-(2) 上・p.108、II-35-54-(12) 上・p.227)。

このように通行者に税の負担を求めるのであるから、もし事故があったら損害を賠償すべきであるとされている (II-21-39-(25) 上・p.182)。道路税 (vartanī) は通過する物資の量によって決められるが (II-21-39-(24) 上・p.182、II-28-45-(21) 上・p.205)、関税の額は道路の規模によって定められたのかもしれない (II-35-54-(3) 上・p.226)。

- (1) ここでは「主税官」とされている。「主税官」も地方の行政の最高責任者のことであって、「地方長官」と同じであろう。

[7-3] 原始仏教聖典には、比丘・比丘尼が関所を通るときの模様が記されている。比丘・比丘尼には関税はかからなかったが <sup>(1)</sup>、そのために商人はそれを利用して関税を免れようとしたありさまがさまざまに描かれている <sup>(2)</sup>。

また遊行は盗賊 <sup>(3)</sup> や野獣 <sup>(4)</sup> の危険と隣り合わせであったこともわかる。『根本有部律』「(比丘尼) 波逸提 104」 <sup>(5)</sup> には、「虎、狼、獅子が出る恐れがあると知りつつ遊行すれば波逸提」とも定められている。

- (1) ピンピサーラ王や波斯匿王は比丘や比丘尼の税を免除したとされている。『根本有部律』「波羅市迦 002」大正 23 p.641 中  
 (2) 『パーリ律』「波羅夷 002」vol. III p.062、『パーリ律』「波羅夷 002」vol. III p.062、『根本有部律』「波羅市迦 002」大正 23 p.641 上、中、下、p.642 上、中、p.643 上、下、p.644 上、中、『パーリ律』「波逸提 066」vol. IV p.131、『四分律』「單提 067」大正 22 p.681 中、『根本有部律』「波逸底迦 071」大正 23 p.852 下  
 (3) 遊行中に盗賊にあったという記事：『別訳雜阿含』184 大正 02 p.439 中、『十誦律』「尼薩耆 006」大正 23 p.044 下、『根本有部律』「波逸底迦 065」大正 23 p.849 下、『根本有部律』「波逸底迦 014」大正 23 p.779 下、『根本有部律』「波逸底迦 026」大

#### [4] 通商・遊行路を想定するにあたっての基礎的要件

- 正 23 p.806 上、『四分律』「単提 033」大正 22 p.658 上、『根本有部律』「波逸底迦 082」大正 23 p.883 下、『四分律』「(比丘尼) 単提 098」大正 22 p.747 上、『四分律』「(比丘尼) 単提 097」大正 22 p.746 下、『五分律』「(比丘尼) 墮 092」大正 22 p.089 中、『パーリ律』「大毘度」vol. I p.088、『パーリ律』「大毘度」vol. I p.089
- (4) 遊行中あるいは住所を猛獣に襲われたという記事：『根本有部律』「波逸底迦 052」大正 23 p.835 上、『パーリ律』「波羅夷 003」vol. III p.085、『パーリ律』「入雨安居毘度」vol. I p.148、『四分律』「安居毘度」大正 22 p.832 下、『十誦律』「波夜提 036」大正 23 p.094 中、『十誦律』「雜法」大正 23 p.287 上、『十誦律』「雜法」大正 23 p.280 下
- (5) 大正 23 p.1003 下

[7-4] 以上のように陸上の幹線道路というものは、獣道のような自然にできた道が徐々に発展したというものではない。そもそもは獣道の上につくられたかもしれないが、現に幹線道路として機能している道路は、きわめて人工的なものであるということを十分に認識しておく必要がある。

すなわち幹線道路には要衝要衝に大都市があって、大都市ではいくつかの方面に通じる道が交差し、さらには交易を行い、荷物を積み替え、商品を一時的にストックする倉庫<sup>(1)</sup>や宿泊や食事ができる施設があり、沿線には資材や農産物を供給するための軽工業や農業に従事する人々が住み、村落(gāma)が形成されていなければならない。

また野盗や野獣の危険を防いで安全を確保するために、警備・警察態勢が整えられていなければならないし、そのためには道路の各所に兵隊のいる守衛所あるいは駐屯地が設けられていなければならない<sup>(2)</sup>。

(1) 中村元『インド史Ⅱ』p.195

(2) 道路に関する書物には次のように書かれている。

先史時代から中世にいたるまでの商業を危険にさらしたのは、単に難路や氾濫した川、あるいはなだればかりではなかった。最大の危険は、特に、いつでも人間であった。……古い商業路は、ずらりと墓にふちどられている。(『道の文化史』「琥珀の道」p.005)

ヘロドトスの歴史書の第5巻に、……河を渡ろうと思えば関門を通らなければならない。そこにはたくさん兵隊のいる守衛所がある。(『道の文化史』「王の道」p.019)

#### [8] 軍事的要素

以上陸上交通路について、主に貨客の輸送という視点から調査してきたが、実はもう1つは軍事的な要素もあることを忘れてはならないであろう。今まで紹介してきたインド古典には軍事的な事項は書かれていないが、原始仏教聖典には象軍や馬軍を含む軍隊<sup>(1)</sup>が出勤し、比丘たちがそれを見学に行ったという記述や<sup>(2)</sup>、それらが宿営したという記述<sup>(3)</sup>がしばしば見いだされる。兵員は付近の宿や民家などに宿営するとしても、車両や象や馬などの畜類は路傍に駐屯したであろう。商人たちのキャラバン隊も同じことであるが、軍隊は規模としてはもっと大きなものとなったであろう。

(1) 『根本有部律』「波逸底迦 045」大正 23 p.831 上

(2) 『パーリ律』「波逸提 048」vol. IV p.104、『四分律』「単提 048」大正 22 p.669 中、『五分律』「墮 045」大正 22 p.056 上、『根本有部律』「波逸底迦 045」大正 23

p.831 上

(3) 『パーリ律』「波逸提 049」vol.IV p.106、『四分律』「単提 049」大正 22 p.670 上

## [9] 水上交通路

最後に水上交通路を考えてみよう。しかしここでいう水上交通というのは川を横断するための渡河は含めない。川の流れて沿って上り下りする航行のことである。

[9-1] インドの古典によると古代インドにおいても水上交通は盛んであった。『インド誌』によれば、インドの大河川はほとんどが航行可能であったことが随所に記されている。例えば、

ひとの語るところではガンゲス川というのは、その源を発するとから（ママ）すでに大きな川であってカイナス、エランノボアス、コッソアノスなどすべて舟航可能なこれらの河川をまず受け入れ、次いでソノス、シットカティス、ソロマティスといった、これまた舟航できる諸河川を受け入れる。ガンゲス川はさらにコンドカテス、サンボス、マゴン、アゴラニス、オマリスといった諸河川を取り込んだうえ、大きなコンミナセス川やカクティス、アンドマティスなどの川が、インド族のマデュアンディノイ人の土地から流れ込んで、ややあってアミュスティス川がカタドゥベの町近くで、またオクシュマギス川がこれはバザライと呼ばれる土地で、さらにはエレンネシス川がインド族のマタイ人の土地で、それぞれガンゲス川に合流しているのである。

メガステネスが言うところによれば、ここに挙げた河川のいずれもが、舟航可能なあたりのマイアンドロス川〔の大きさ〕にも引けをとらないのだ。四-3~6 (p.236)

とする。

ここにはたくさんの川の名が出てくる。ガンゲスは Ganga 河であることはいうまでもないが、註 (p.389) では、「メガステネスに依拠して (F.8=ストラボン 15・1・20 (693)) 以下に列挙されているガンジス川支流は、コンミナセス（カラムナーサ）川とカクティス（カシア）および、同一の川（現在のソン川）を重複列挙したと思われるエランノボアス川とソノス川とをのぞき、いずれも今日確実には比定しがたい」とする。

ただし十-5 (p.250) では「インド最大の町はパリンボトラ〔パタリプトラ〕といてプラシオイ人の土地にあり、エランノボアス川とガンゲス川との合流点に位置している」というから、エランノボアス川は現在の Gandak 河（古名は *Sudānīrā*）をいうのではなかろうか。なおインド最大の川はガンゲス川であるが、「エランノボアス川はインドの河川の中で3番めに位しよう」（十-5 p.250）としている。Son 河は川幅は広いがヴィンディヤ山脈の方から流れる川であるからそれほど流量は多くない。3番めに位するというのも Gandak の方が相当する。このように理解すれば、「重複列挙」という不自然さも解決される。

そのほか、四-12 (p.238)、五-2 (p.239)、八-5 (p.246) にもインドの川の多くが舟航可能だという。

また十一~十二 (pp.251~5) はインド人の種姓には7つあるとして、第4番めの「職人や小売り商人の種姓」のなかに船大工や船で川を往き来する水夫たちも含まれるとし（十二-1

p.253)、第7番めの「王と共にあって公共のために諮る人」の種姓にはいろいろな役人が含まれるが、そのなかに水師提督をあげている(十二-7 p.255)。これも水上交通が盛んであったことを傍証する。

また

町のうちでも川のほとりとか海岸沿いにある町は、いずれも木で建てられている。煉瓦造りだと雨のため、それに川水がよく岸の土手を越えて、平地を一面水浸しにするため、長年にわたって保たないからだ。これに反して平地を見下ろす高台の、〔川筋から〕離れたところに建てられた町はどれも、煉瓦や粘土でできているのである。十-2~4 (p.250)

としている。川沿いの町は水害に具えて建物は木で作られていたというのである。海岸沿いの町も同じであるが、本稿では海上交通は視野の中に入れていない。

[9-2] 『実利論』でも、通商路には水上交通路と陸上交通路があることは当然のように扱われており(II-6-24-(3)上・p.108、II-6-24-(8)上・p.108、II-35-54-(12)上・p.227)、船舶長官(nāvadyakṣa)という職分も設けられている(II-28-45-(1)上・p.203)。この長官は海岸・沿岸にある村落が払うべき定税(kṛpta)(II-28-45-(2)上・p.203)も扱うとされているから、航海とともに河川や湖沼の渡船を管轄したようである。もちろん陸上交通と同様に水上交通の場合も関税を払うべきものとされている(II-28-45-(4)上・p.203、(23)上・p.205)。

そして陸上交通と水上交通の優劣を議論して、

「水路(vāripatha)と陸路(sthalapatha)とでは、水路のほうがすぐれている。わずかな出費と労力ですみ、多量の商品をもたらすからである」と学匠たちは述べる。VII-12-116-(18)下・p.110

「それは正しくない」とカウティリヤは言う。VII-12-116-(19)下・p.110

水路は航行が制限され、常時利用できず、多大な危険を生じ、〔危険を防止する〕対策がない。陸路はその反対である。VII-12-116-(20)下・p.110

という。そして水路については、

水路の場合、沿岸路(kūlapatha)と外洋路(saṃyānapatha)とでは、沿岸路のほうが多くの商港があるからすぐれている。あるいは河川路が、常に利用でき、危険を防止できるから〔すぐれている〕。VII-12-116-(21)下・p.110

とする。

なお水上交通には渡し舟もあり、おそらく次の文章はこれについてふれたものである。

冬と夏とに航行可能な大河(hemanta-grīṣmatārya-mahānadī)には、船長(sāsaka)・舵手(niryāmaka)・切断器(dātra)とロープの係(raśmi-grāhaka)・水を汲みだす係(utsecaka)を乗せた大船を用いる。雨季にのみ航行可能な小さな川には小舟を用いる。II-28-45-(13)上・p.204

そして、それらは所定の場所(baddhatirtha)を渡るべきである。王に敵対する者たちが渡る恐れがあるから。II-28-45-(14)上・p.204

不適當な時間に、渡し場でない場所(atirtha)を渡る者には、最低のサーハサ罰金を科す。II-28-45-(15)上・p.204

適当な時間に渡し場を渡る場合でも、許可なくして渡る者 (anisṛṣṭatārin) には、26 パナ 4 分の 3 の渡河過料を科す。II-28-45-(16) 上・p.204

川岸の村落 (ānūpagrāma) は〔渡守に〕規定 (kḷpta) の食物 (bhakta) と奉給 (vetana) を払うべきである。II-28-45-(24) 上・p.205

国境 (pratyanta) においては、渡守 (tara) が関税 (śulka) ・護送料 (ātivāhika) ・道路税 (vartani) を徴収すべきである。II-28-45-(25) 上・p.205

アーシャーダ月<sup>(1)</sup>の満月の日から8日目(筆者:古代中国歴では4月23日)と、カールッティカ月<sup>(2)</sup>の満月の日から8日目(筆者:古代中国歴では8月23日)との間、渡し (tara) 〔が運行される〕。長官は〔通行者に〕保証を与え、また常に日々の稼ぎをあげるべきである。II-28-45-(27) 上・p.206

とされている。

これによれば、渡し舟が運航されたのは、アーシャーダ月の満月の日から8日目と、カールッティカ月の満月の日から8日目との間であり、渡河は所定の場所が定められていて、渡る場合は許可を必要とした。また不適當な時間に、渡し場でない場所を渡る者には罰金が科され、川岸の村落は渡し守に食物を供し奉給を支払うべきもの (II-28-45-(24) 上・p.205) とされている。

(1) 註 (p.423) では「6月中旬～7月中旬」とされている。

(2) 註 (p.423) では「10月中旬～11月中旬」とされている。仏教ではアーシャーダ月の黒分の第1日(満月の翌日)から雨安居に入り、後雨安居の自恣に雨安居が明ける。古代中国の暦では4月16日から8月15日に相当する。したがってアーシャーダ月の満月の日から8日目というのは4月23日に相当し、カールッティカ月の満月の日から8日目というのは8月23日に相当する。要するに渡し舟は雨季の間に運航されたということである。

[9-3] 「律藏」の規定においても遊行するための乗船が認められている。

「牛舎 (vaja) 、隊商 (sattha) 、船 (nāvā) の中で雨安居することを許す」<sup>(1)</sup> とされるように、船上で雨安居を過ごすことさえできたわけである。

また

「比丘尼と約束して船に乗ってはならない。横切る時を除く」<sup>(2)</sup> とされているから、約束していなければ比丘尼といっしょに船に乗ることが許されていたことになる<sup>(3)</sup>。

そのほかに乗船時には別衆食が許されるとされている<sup>(4)</sup>。

(1) 『パーリ律』「入雨安居犍度」vol. I p.152、『四分律』「安居犍度」大正 22 p.832 下、『五分律』「安居法」大正 22 p.130 中

(2) 『パーリ律』「波逸提 028 (与尼同船戒)」vol. IV p.065、『四分律』「单提 028・与尼同船戒」大正 22 p.652 下、『五分律』「墮 029・与尼同船戒」大正 22 p.048 中、『十誦律』「波逸提 025・与尼同船戒」大正 23 p.083 中、『僧祇律』「波夜提 027・与尼同船戒」大正 22 p.349 上、『根本有部律』「波逸底迦 027・与尼同船戒」大正 23 p.807 上

(3) しかし次は渡河をいっているのであろう。「女人と共に船に乗り、直ちに渡れば、坐し、起ち、臥すことを許す」(『四分律』「房舎犍度」大正 22 p.938 上)、「女人と共に船上にて歌い、樂をなしてはならない。突吉羅」(『十誦律』「雜法」大正 23 p.290 下) や、「後からきた上座は下座を起たせてはならない。ただし、白衣や沙弥の下座にあっては

ならない」（『四分律』「房舎犍度」大正 22 p.940 中 ただし、白衣の家や、水辺・樹下・船上など僧地でないところでは起たなければならない）や、「飲食を船に乗せたとき、浄人なきときは自ら船を御し行ってよい」（『五分律』「薬法」大正 22 p.152 下）である。

(4) 【論文 24】「迦絺那衣の研究」『モノグラフ』第 17 号 pp.159~160 参照

[9-4] また原始仏教聖典には実際に船に乗って遊行したという記述もある。

その代表的な例は第二結集の記事である。『パーリ律』「七百犍度」<sup>(1)</sup>によれば、ヴァッジプッタカ (Vajjiputtaka) たちはレーヴァタ (Revata) を味方につけようとして、献上のための多くの沙門の資具 *pahūtaṃ sāmaṇakaṃ paikkhāraṃ* = 鉢衣・坐具・針筒・帯・漉水囊・水甕 = をもって、Vesālī からおそらく現在の Allahabad 辺りではないかと思われるサハージャーティ (Sahajāti) まで舟で流れを遡って行ったとされている。ただしこれはその時争われた十事が非法と判定された側のほうの行動であり、あまり褒められるべきではないというニュアンスもあるように感じられる。他の漢訳律もヴァッジプッタカたちが船に乗っていったとされるが、経由地は次のようである。

『四分律』「七百集法毘尼」<sup>(2)</sup>：僧迦尸国……恒河……[船に乗って]……毘舍離

『五分律』「七百集法」<sup>(3)</sup>：毘舍離……[船で]……拘舍弥城……毘舍離城

『十誦律』「七百比丘集滅惡法品」<sup>(4)</sup>：（船とはされていない）摩偷羅国・僧迦尸……達嚩那婆多国……薩寒若国……毘舍離

また『パーリ律』「五百犍度」<sup>(5)</sup>でも第一結集が終わった時、阿難はチャンナ (Channa) に梵壇を与えるために船で Kosambī に行くとされている。

このほかにも比丘・比丘尼が船に乗って移動したという記述が見いだされる。

『十誦律』「波夜提 036」(大正 23 p.094 中)：比丘らはコーサラ国より船に乗って舍衛城を目指した。船を降りて乞食中に船が出ってしまった。

『雜阿含』604 (大正 02 p.161 中)：(未来世の予言の形で) 阿育王は摩偷羅から巴連弗邑まで舟航を開安し、航において諸々の幢蓋を懸けた。尊者優波崛は王を愍念して一万八千の阿羅漢等をひきいて水道に随って王国に行った。

『五分律』「皮革法」(大正 22 p.145 上)：仏は王舎城に居られた。そのとき瞻婆国 (Campā) の 60 家の豪傑と守籠那が、頻婆沙羅王に招集された。守籠那は未だ大地を踏んだことがなく、王の許可を得て船でやって来た。

なお最後の『五分律』「皮革法」は「唯だ当に渠を鑿り、船を通じて、日に数里を行かんに、王命を恭しくすべけんのみ」とされている。運河を掘ったとしているわけであるが、これは説話的に誇張されたものであろう。

また後世の文献である *Divyāvadāna*、『阿育王伝』、『阿育王経』は上記の『雜阿含』604 に対応するが、これらもウパグプタ (Upagupta) がマトゥラーからパータリプトラまで船で行ったとしている<sup>(6)</sup>。

以上のように原始仏教時代においても水上交通路があって船による貨客の輸送が盛んであったことがわかる。

(1) *Vinaya* vol. II p.301

(2) 大正 22 p.968 下

(3) 大正 22 p.193 中

- (4) 大正 23 p.452 上
- (5) vol.II p.290
- (6) *Divyāvadāna* (『ブッダが謎解く三世の物語』下 p.114) は「アショーカ王はウパグプタ長老は水路でやって来られると考え、マトゥラーからパターリプトラの間に船の栈橋を作った。長老は一万八千人の阿羅漢に取り囲まれて船に乗り、パターリプトラに到着した」とし、『阿育王伝』(大正 50 p.102 下) は「尊者掘多はたくさんの船を合わせて大長舫を作り、八千の阿羅漢たちと共に船に乗って花子城に行った」とし、『阿育王経』(大正 50 p.135 下) は「阿育王は船を造って優波笈多を迎えようとした。優波笈多は一万八千の阿羅漢をひきいて摩偷羅国から波吒利弗多国へ行った」とする。

## まとめ

以上、原始仏教時代のインドの陸上輸送路としての幹線道路を想定するために勘案しなければならない基本的な要件を考えてみた。

以上を取りまとめてみると次のようになる。

- (1) 幹線道路としての貨客の輸送手段は人力はもとよりのこと、牛・馬ないしはラクダ・ロバなどの動物の背に乗せてする輸送、そして牛・馬などに牽かせた車両輸送があった。
- (2) そのためには幹線道路の幅員はおおよそ 6 メートルくらいは想定しておかなければならない。ただしこれはいわば車道部分であって、この両側には人道があり、その外側には側溝があって、さらにその外側に樹木が植えられていた。これらすべてを含めた道幅ということになれば、この倍はあったであろう。
- (3) 道路は少なくとも周囲の田畑よりかさ上げし、両側に側溝を備え、土を踏み固め小石などで舗装してあった。
- (4) インドの場合は気候風土的なものがあって、道路脇に樹木を植えて日陰を作り、井戸を掘って水飲み場や休憩所を設ける必要があった。
- (5) 道路の要所要所には交易場があり、宿屋などの宿泊施設が作られていた。
- (6) また道路の要所要所には軍隊や警察などの詰め所があり、収税・出入りの管理のための関所があった。

幹線道路というものをこのようなものとしてとらえると、その発端は自然にでき上がった獣道的なものであったとしても、そこに人工的な加工が加えられてはじめて道路になるのであって、したがってわれわれが考えなければならない道路はけっして自然形成的なものではないということになる。

そして幹線道路沿いに大都市が形成されたのか、大都市があったのでそれを結ぶ道路が形成されたのか、その因果関係はどちらが因でどちらが果であるかわからないけれども、主な貨客の輸送路として利用されていた幹線道路は、結果的には大都市と大都市を結ぶものであった。大都市を経由しない道路は少なくとも幹線道路とはいえない。

ただし今まで使用してきた原始仏教聖典を除くインド古典の文献は大帝国を築き上げたマウリヤ王朝時代になってからのもので、特に『実利論』は現実がそうであったというよりも、

大帝國を構成する地方行政官がこのようにすべきであるという、いわばあるべき論が書かれたものと解すべきであろう。

しかるに原始仏教時代は十六大國と呼ばれた諸國（janapada）が、資料によっては國名に異伝がある八大國とか六大國時代を経過して、ようやくマガダ、コーサラ、ヴァンサ、アヴァンティの四大國が強大になりつつある時代であった。だから釈尊が活動したヒンドゥスタン平原のGanga河流域に限っても、けっして統一はされていなかった。

現在でも国道である2号線ですえ、Westbengal州からBihar州に入ると途端に穴ぼこだらけになり、Bihar州では自動車の走行には無理と思われるような荒れ果てた道が、一步Uttar Pradesh州に入るとそれなりに舗装された道となるというようなことがある。したがって原始仏教時代には、おそらく統治する國によって著しく条件は異なっただけであろう。しかし少なくとも幹線道路を想定するときには、程度の差はあれ、一応は以上のような基礎的要件を考慮しなければならないということである。

また原始仏教時代にも水上交通路は盛んに用いられていた。しかしそれは運河という人工的なものではなく、こちらの方は自然の河川を利用したものであった<sup>(1)</sup>。とはいうもののこれまたその要所要所には交易場や宿泊所、あるいは軍隊や警察の詰め所があり、関所もなければならなかった。また水上交通路も貨客の輸送に使われるとすれば、これもまた大都市と大都市を結ぶ水上交通路が幹線水上交通路であったといわなければならない。

次節に検討することになるが、原始仏教時代のヒンドゥスタン平原にあった大都會はほとんど例外なく大河川の岸辺にあって、したがって実は陸上交通路にあった交易場や宿屋、あるいは軍隊・警察の詰め所、関所などは、ほとんど同一市内にあったといえるのではなからうか。ただし例えば陸上交通路の場合は幹線道路脇に、水上交通路の場合は船着き場の側という風に場所が異なるのはいうまでもないが、隣接ないしは兼用されることもあったであろう。

要するに陸上交通路と水上交通路は多くの場合は並行して走っていたのであって、それが要所要所で1つに交わっていた。それが大都會であって、そこにまた渡河のための設備の整った港も作られたと考えてよいであろう。

2つ以上の大河があって、それが合流する上流では、2つの河は別々のところを流れているわけであるから、これら2つの河をつなぐ道路もまた存在したはずであった。渡河のための港湾施設はそのためにつくられたわけであり、次節に書くように、ヒンドゥスタン平原内では陸上交通を阻害するものは大河しかなく、そこでそれを克服するためには渡し船を使わざるをえないわけである。このように大都會に設けられた渡船設備が、ヒンドゥスタン平原に張り巡らされていた道路網の結び目になっていたということがいえるであろう。しかしながら「すべての道はローマに通ず」の諺のとおり、幹線道路は大河に沿って合流地点をめざすのであるが、2つの河の上流地点と上流地点を結ぶ道は幹線道路にはなりえなかったかもしれない。樹葉の平行脈は太いが、網状脈は細いのと同じである。要するに幹線道路が四通八達していたとは考えなくともよいということになる。

またもう1つ上記の基本的な要件につけ加えるとすれば、

(7) 幹線道路は大都會と大都會を結ぶ最短距離にできるだけ近いところに作られた。ということがあげられるであろう。幹線道路ルートを本稿では基準地点と基準地点を直線

【4】通商・遊行路を想定するにあたっての基礎的要件

で示すことにしている。もちろんこれは便宜的な措置なのであるが、上記のような考えにも則っていることを注意しておきたい。

- (1) 現在 Ganga 河周辺のインド各地を自動車で旅してみると、nālī と呼ばれる用水路が縦横に引かれている。しかしこれは輸送用に使われるほどの水量も川幅もない農業用水のための水路である。

【4】通商・遊行路を想定するにあたっての基礎的要件