

## 【5】 通商・遊行路を想定するにあたっての具体的な要件

前節では道路、特に幹線となる道路というべきものの基本的な要件を考えてみた。ここでは古代インドの通商・遊行ルートを考えるについての具体的な要件を考えてみたい。

### 〔1〕 地理的要件

〔1-1〕 われわれがこの論文において遊行・通商ルートを検討しようとしている地域は、主に「仏教中国」と呼ばれる地域である。この「仏教中国」が厳密にいうとどういう範囲であるかということは【7】「原始仏教聖典に記されたルート②——中国と辺国——」において検討することになるが、大まかにいうとまさにヒンドゥスタン平原の東半分にあたるというてよいであろう。すなわち北は世界最高峰の峰々を持つヒマラヤ山脈の南麓の、釈尊の故国釈迦国もそこにあるが、だいたいが大湿地帯であって密林に覆われ、かつては人間の住めない土地と呼ばれていた。現在はタイ地方と呼ばれるところを限りとし、南はデカン高原のどっぴりを限りとし、東はベンガル湾にのぞむ付近まで、そして西はタール（インド）砂漠（Thar Desert, Great Indian Desert）を限りとする地域である。もっと簡単にいえば Ganga 河流域地方であって、その支流である Yamuna 河、Ghaghara 河、Son 河、Gandak 河などが流れる地域といった方がわかりやすい。

原始仏教聖典にこの地域からはみ出すところにある都市ないしは地名が記されるのはごくわずかであって、例えば西北インドの Takkasilā とか、デカン高原の北西部にある Ujjeni、あるいはアラビヤ海に臨む Bhārukaccha、Suppāraka などなどであるが、そこに至るルートはそういくつもあったとは考えられないから、辺国に至る道を想定することはそう難しくはない。

〔1-2〕 仏教中国に相当する Ganga 河中流域地方全域は、現在ではそのほとんどが開拓されつくされていて、そこそこに疎林を残すだけである<sup>(1)</sup>。もちろんこれは現在のことであって、釈尊が活動された原始仏教時代もそうであったとはいえないが、しかしこの地域には険峻な山もなく、巨大な石がごろごろする岩石地帯もなく、また鬱蒼として人の進入を妨げる密林地帯もなく<sup>(2)</sup>、また湖らしい湖もなく、とってカラカラに干上がった砂漠地帯でもないということであって、簡単にいえばこの地域は農地化するに最適な地域であったがゆえに開拓されつくされたということが出来る。

このように仏教中国全域が農地化するに最適の地理的条件にあったとすれば、道路敷設の面からいっても障害になるものはほとんどなく、どこでもすべてが道になりえたということの意味する。ただ障害になったとすれば、この地域を農地に最適の地理的条件に作り上げたヒマラヤ山脈から流れる Ganga 河とその支流や、デカン高原部から流れる Son 河などの大河の流れであったということが出来るであろう。といってもこれらの流れは雨期にはとてつ

もない大河になって、この地方一帯を水浸しにし、交通を阻害したであろうが、乾期には水の流れる部分のごく狭く、また流れも穏やかであるから、おそらくほとんどの流域において小さな舟や簡単な筏さえあれば渡河できた<sup>(3)</sup>。そういう意味では仏教中国の範囲内で交通の障害になったのは雨期の大河川のみであったとすることができるであろう。

以上のように仏教中国の範囲内では大河川を渡河しなければならないということを除いてはどこでも至るところが道路になり得る条件を有していた。しかしながら人や獣が踏み固めてできる原始的な自然道ならいざしらず、貨客の大量輸送や軍隊などを移動させるために使われる道は、そのようなわけにはいかないことは前節において述べたとおりである。

したがってわれわれが具体的なルートを想定するときに注意しなければならないのは、大河を横断する渡河地点はどこであったかということと、わざわざ斜面を登る山道を考える必要はないということであろう。仏教中国において山があるのはデカン北部の張り出しがあるところだけであって、この張り出し部分に突きあたる場合には山を迂回すればよいということである。

ただしもう一方では、自然的な条件が整ってはいはしても文化の果て、未開の地には整備された道路そのものの必要性がないということも留意されなければならない。この方面については後節の【7】において改めて考える。

なおこのようなインドの河川は交通を遮断するという面だけではなく、むしろ水上交通路として使われるという面にも注意しなければならないが、これについては後述する。

- (1) 熱帯雨林ではない森林はむしろ徒歩の旅行には好都合であったようである。『道の文化史』「琥珀の道」p.011には「陸地が続く限りは、……広い森が伸びていて、そこにはいれば飢えることはまずないし、渴きに苦しむことは絶対になかった」と書かれている。
- (2) 『法顕伝』には「インダス河を渡ってから南インドに至り、南海に至るまで4、5万里あり、みな平坦で大きな山川もなく、まさに〔都合よく〕河水がある」(p.057)とする。
- (3) 『実利論』には、「雨季には、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-3-68-(6))。そして、彼は木材・竹・舟を準備すべきである(IV-3-68-(7))。彼らは〔洪水に〕流される者を、〔大きな〕瓢箪・皮袋・小舟・丸木・縄によって救うべきである(IV-3-68-(8))」とされている。瓢箪・皮袋・小舟・丸木などがあれば十分に渡河できたであろう。

またあくまでも現在のことであるが、乾期のペナレスのガートではたくさんの若者たちが泳いで渡って、中洲でクリケットなどに興じている。

[1-3] 以上のように本稿の主たるテーマは原始仏教時代に幹線道路がどのように走っていたかを想定することであるが、上記のようなインドの地理的要件を考えれば、A地点とB地点を結ぶ幹線道路がないから、AからBには行けないということを意味するものではないということを留意しておいていただきたい。たとい国道はなくとも、県道とか市道、ないしは農道があれば十分ということがありうるわけであり、浸水さえしていなければそれこそ全土が道になるということである。結論の一部を先取りすれば、例えば本稿ではUruvelāからBārāṇasīの鹿野苑へ直通する幹線道路は想定しないけれども、成道直後の釈尊がこのような県道・市道ないしは農道を通して、直接UruvelāとBārāṇasīを往復されたという可能性を否定するものではないということである。

## [2] 原始仏教時代の大都市

前節にもふれたように、道路があってそれに沿って町ができるのか、いくつかの町があってそれらの町を結ぶために道路ができるのか、その因果関係は鶏が先か卵が先かの議論に似て明確な答えを出すのは難しいところであるが、結果的には大都市と大都市を結ぶのが幹線道路であるということができる。

[2-1] ところで原始仏教時代のヒンドゥスタン平原にあった大都市は、四大国とか六大城、八大城などとして名が上げられているものと解することができる。それは、

コーサラ国の首都：Sāvattihī

コーサラ国の大都市：Sāketa

マガダ国の首都：Rājagaha

ヴァンサ国の首都：Kosambī<sup>(1)</sup>

アング国の首都：Campā

カーシ国の首都：Bārāṇasī

ヴェッジ国の首都：Vesālī

釈迦国の首都：Kapilavatthu

である<sup>(2)</sup>。

このほかに釈尊とは縁が乏しかったので仏典に名前が挙がることは稀であるが、

スーラセーナ国の首都：Madhurā

も上げておかなければならないであろう。そのほかアヨジジャー (Ayojjhā) という名が上げられることもあるが、われわれはこれを Sāketa と同じ場所をさすと理解している<sup>(3)</sup>。

なお釈迦国の Kapilavatthu は仏教に最も縁が深いところであるから、仏典には擯出し、だから大都市として名前も挙がるが、これを他と同じような大都市と考えることはできないであろう。釈迦国そのものがコーサラ国に隷属する小国であった。したがって以下では Kapilavatthu は大都市としては扱わない。

前述のように幹線道路は大都市を通っていたと考えるならば、これら大都市には幹線道路ないしは幹線道路に比肩される道が通じていたと考えてよいであろう。

なおヒンドゥスタン平原以外の大都市としては、デカン高原にあったアヴァンティ国の Ujjeni をはずすことはできない。

(1) 本文中に書いたように、コーサンビーは現在は遺跡が残されるのみであって、かつての大都市の面影はない。この近くの大都会は現在では Allahabad であるが、原始仏教時代にはここは Payāgapatiṭṭhāna と呼ばれていた。

(2) 【論文 19】「コーサンビーの仏教」(『モノグラフ』第 14 号) pp.151~3 参照

(3) 【1】の [31] 参照

[2-2] これらのうち Rājagaha と Sāvattihī を除く他の大都市は Ganga 河の本流ないしはその支流の沿岸にあった。Kosambī は Yamuna 河、Campā と Bārāṇasī は Ganga 河、Sāketa は Ghaghara 河、Vesālī は Gandak 河である。またこれらの都市は前節にも書いたように、陸上交通路とともに水上交通路の要衝であり、したがって陸上交通路にとっては重要な渡河地点ともなっていたものと考えられる。またこれらの都市は複数の幹線道路が交差

する可能性が高いということも意味する (1)。

とするならば当時のインドを代表する大都会であった Rājagaha と Sāvattthī のそばにはなぜ大河がないのであろうか。Sāvattthī のそばにはアチラヴァティー川 (Aciravatī) が流れていたが、これは Ganga 河など他の河に比べられるほどの大河ではない。乾期にはおそらく歩いて渡河できたはずである。

Sāvattthī や Rājagaha は他の大都市がヒンドゥスタン平原の中央部にあるにかかわらず、これらはその縁辺地域にあって、どちらかといえば行き止まりのような地理的状况にあり、またおそらくこれらは商業都市というよりも、軍事上の要請から生まれた比較的新しい都市であったからであろう。したがってこの2つの都市遺跡の周囲には堅牢な城壁が残されている。軍事上からは、水上交通路や陸上交通路の要衝になっているということは、いつでもどこからでも攻められるという危険性があるからである (2)。もっとも Kosambī にも城壁が残されているが、しかし一方では Yamuna 河そのものが自然の堀の役割をはたしている。

- (1) 商業路の交点と、もっとも重要な徒渉点に集落ができた。その名前によって本来の意味が今日でもよくわかる。ポスポロス (牛の徒渉点の意) からオクスフォード、クラーゲンフルトからハーフォード、ストラトフォードからティーフルトに至るまでの地点は、すべて徒渉点を表わしたものである (『道の文化史』「琥珀の道」p.005)。

「道が交差するところに町ができ、峠道が縦谷に入るところに市場が栄え、道が川の流れを征服するところに兩岸の商業が集まって、集落が作られた」 (『道の文化史』「序言」p.002)

「交差点には、宿泊所や保管所ができた」 (『道の文化史』「王の道」p.017)

- (2) なお原始仏教聖典には辺境の王の城には次のような備えが必要であると記されている。

『中阿含』003「城喻経」(大正 01 p.422 下) : 「王の辺境には七事が必要である。七事 (①地を築いて堅く楼櫓を築く、②深く広い池塹を掘る、③城を周匝する平博な道を作る、④象軍・馬軍・車軍・歩軍の軍力を集める、⑤兵器を準備する、⑥優秀な守門の大將を立てる、⑦牢固な高墻を築く) が具足し、四食豊饒 (①水草や樵木、②稲穀や麦、③豆類、④甘蔗や魚鹽や脯肉) であれば、外敵に攻め込まれない。そのように聖弟子は七善法 (信、慚恥、羞愧、精進、多聞、正念、智慧) と四増上心 (初禪、第二禪、第三禪、第四禪) を成就すれば、安穩なる涅槃を得る」と説かれる。

AN.007-063 (vol.IV p.106) : 王の辺境の都市 (rañño paccantima nagara) は7つの備えが必要である。①深い、よく掘り下げられた柱 (esikā)、②深くて広い濠 (parikhā)、③高くて広い道 (patha)、④多くの武器が蓄えられていること、⑤多くの軍隊が止住していること、⑥すぐれた門衛、⑦高くて広い城壁 (pākāra) である。

『増一阿含』039-004 (大正 02 p.730 中) : 遠国にある王には7法が必要である。①城郭が高峻である、②城門が牢固である、③城外の塹が深くて広い、④穀米が備蓄されている、⑤薪草が豊富である、⑥戦具を備えている、⑦城主が聡明高才である。

ただしロミラ・ターパルは『国家の起源と伝承』のなかで、「少なくとも2つの国で、政治の中心としての首都が収容交易路に面した場所に移されている。コーサラ国におけるアヨーディヤーからシュラーヴァステイーへの遷都、マガダ国におけるラージャグリハからパータリプトラへの遷都がそれである」(p.135)と書いている。パータリプトラについては異論はないが、シュラーヴァステイーについてはむしろ逆であって、われわれはこのようには考えない。

[2-3] このように大都市の多くが大河川の岸辺にあったとすると、陸上交通路もそれと並行して走っていたのではなかろうか。前節にも書いたように、陸上交通路は機動性には勝

れているが大量輸送には欠陥があり、水上交通路は大量輸送に適するが機動性には乏しい。したがって両者は競合するのではなく相補いあうという性格を持っていたのである。また素人考えではあるが、河の近くは耕作用の水利を得やすく、そのようなところには田畑が作られ、それに付帯して村落（gāma）ができ、また交易町（nigama）ができ、その村落や町を収斂する形で都市（nagara）が形成され、そして都市と都市を結ぶ幹線道路が形成されたのであろう<sup>(1)</sup>。このように水上交通路と陸上交通路は多くの場合並行して走っていたのではないかと考えられる。

- (1) とはいえ河沿いは河が氾濫して被害に遭いやすい。しかしまた反対に河の氾濫によって土地が肥えるということもある。現在のインドでも今年の雨期にはあのあたりまで水が来たと、鉄道のために築かれた堤のかなり上方を指さしながら、しかし平然と畑仕事をしている。例年の洪水は予定の上で、この洪水は農業をやっていく上で影響はなく、むしろ利益をもたらしたのかもしれない。日本女子大学講師の出野氏の話ではインドの建築学的な書物（原始仏教時代からは約1,000年後の）には道は河から離してつくるとされている（ただしその距離は記されていない）そうである。おそらく氾濫を避けるという意味であって、村はこの道路沿いに作られるが、耕作地は河のそばにあったであろう。

### [3] 道路と国境

中村元博士は『原始仏教の成立』の「〔付編〕原始仏教聖典成立史研究の基準について」において、

西北インドのタクシャシラーの大学へバラモンや資産者（gahapati）の子弟が技芸を習いに行くという記事が仏典の散文の部分のうちに盛んに現われる。ところがこのことがガーターの部分には現われない。もしもインド全体の統一ができて、立派な交通路が設定されているのでなければ、ベナレスのあたりからタクシャシラーのような遠いところへ修学に行くことは困難であり、また父兄も子弟を送らなかったであろう。また遊学の謝礼金として貨幣をもって行くのであるが、ある程度まで通貨の流通が円満に行なわれているのでなければ、このようなことは無意義である。またわざわざ西北インドまで遊学するのは、当地の大学の西方のギリシアやペルシアの技術を摂取していたからにはほかならない。ゆえにタクシャシラー大学への遊学を説く『ジャータカ』の散文などはマウリヤ王朝時代、あるいはそれ以後のものである。

とされている<sup>(1)</sup>。要するに原始仏教時代にはまだインド半島に統一国家ができていなかったから、国と国を結ぶような道路は存在しなかったというのである。

しかしながら本稿の【2】「原始仏教聖典に記された通商・遊行ルート『基礎データ』」に紹介したように、原始仏教聖典には国を越えて通商し遊行したというたくさんの記事が見られ、国境を越えたら繋がらないという道路事情でなかったことは明らかである。

また前節でみたように、そもそも国境に関所が設けられるというのはその道路が1つの国を越えて他の国につながり、1つの地域を越えて他の地域につながっているということを示すものでなければならぬ。閉じられた政治的領域の中にしか道路は繋がらないというのは道路そのものの意味が誤解されているといってもよいのではなかろうか<sup>(2)</sup>。

したがって原始仏教の通商・遊行ルートを設定するとき、国の境界を気にすることはないということになる。ただし前節にも書いたように、国によって道幅や舗装などその道路の状態は大きく異なっていた可能性は高い。

(1) 中村元選集〔決定版〕第14巻(春秋社 1992年11月) p.657

(2) 【論文22】「年齢論文」モノグラフ第16号 p.186参照

#### [4] 現代のルートを参照できるか

次に原始仏教時代の道路ルートを想定しようするとき、現代の道路を参照することが許されるかということを考えてみたい。

[4-1] 先に仏教中国では陸上交通路も河川に沿って走っていたのではないかと述べた。したがってまず考えてみなければならないのは、原始仏教時代から現代までの間に、Ganga河をはじめとする河川の流れが変わっていないかということである。山谷を縫うような川はそれほど大きく川筋が変わることはないであろうが、平べったいお盆の底を流れるようなインドの河は、川筋が途方もないところが変わるという可能性があることを否定できない。

しかしながら前項にも書いたように、舎衛城と王舎城以外の原始仏教時代の大都市の多くは現在も大河川のそばにあり、現代のVaranasiは古代のBārāṇasiの上に発展したもので、その脇をGanga河は変わらずに悠然と流れているし、現代のMathuraも古代のMadhurāから引き続いてその脇をYamuna河が流れ、現在の大都市Bhagalpurは古代のCampāの隣に作られ、ここにはGanga河がその脇を流れているし、現代のAyodhyaが古代のSāketaであるとすれば、この脇にはGhaghara河が流れ、VesālīとKosambīは遺跡しか残されていないが、あいかわらずGandak河とYamuna河がそばを流れている。

このことから原始仏教聖典に出てくる大河の流れはおおよそ現在と同様のところを流れていたと考えてよいであろう。われわれは河の流れを億年どころか万年単位でさえ考えていないのであって、せいぜい千年単位で考える時には、河の流れもそれほど変化するものではないというべきであろう。

また道路は都市と都市を結ぶものと考えれば、都市そのものが移転しなければ道路もそのままで、昔の道路の上に現代の道路がつくられていると考えてよいのではなかろうか。もちろん部分的にはバイパスのようなものが作られているとしても、われわれの考えるルートは世界地図帳のレベルであり、しかも都市と都市を直線で結ぶような大ざっぱなものなのであるから、バイパスのようなものも関係がないわけである<sup>(1)</sup>。

(1) 道路に関する参考書には次のようなことが書かれている。

近代的な自動車道路が今日なお、こういう太古の商業路のあとをたどることもしばしばである。『道の文化史』「序言」p.001

琥珀の道は改修された自然の道に過ぎなかったのに、王の道は建設された道だったのである。

『道の文化史』「王の道」p.020

道を作るよりは町を作るほうが早かったようである。さもなければアレキサンドロス大王(前356-323)は、都市の名ばかりではなく道にも自分の名をつけたであろうから。『道

の文化史』「王の道」p.031

現在のペルーの道路網の五分之一は、インカの古道を修理したものか、もしくは当時の道をそのまま利用しているといわれる。『古代の道路事情』p.008

[4-2] 原始仏教時代の陸上輸送手段は牛馬などの牽く荷車が中心であった。しかし現代の輸送手段の主力は大型トラックであって、荷車に比べると車幅は格段に大きいし、しかも高速で走るから車線もよほど広くとらなければならない。したがって道路の幅員は古代よりも現代の方がずっと大きいと考えられる。このような幅員の大きい現代の道路が、古代の道路の上に作られたと考えることは許されるのであろうか。

しかし前節でみたように、インド古代の道路の幅員はわれわれが想像するよりもずっと大きかった。したがって中世の道が古代の道を引き継ぎ、近世の道が中世の道を引き継いで、現代の道はこれらを改修したと考えることはなんら不自然ではないということになる。

といっても古代から連綿と引き継がれてきた大都市内部の市街道路はどれも狭苦しく、人と動物であふれ返っている。しかも都市部ではすでにその両側に建築物が建っているから、それを拡幅することは容易ではなく、したがって都市内部では昔の道の上に新しい道が造られるということは難しい。したがって現在では都市の中心を迂回する形で新しい道、すなわちバイパスが作られている。

といってもインド地図レベルの巨視的な観点からすれば、バイパスを気にする必要のないのは前述のとおりである。

## [5] 都市の盛衰

大都市と大都市を結ぶ道路が幹線道路だとすれば、都市には盛衰があるから、その盛衰に応じて道路は変化する可能性がある。現在の道路は現在の大都市を中心として結ばれているから、先に上げた原始仏教時代の大都市と現在を比定してみなければならない。

原始仏教時代の都市が現代までそのまま引き続き繁栄しているのは、実は *Bārāṇasī* と *Madhurā* それに *Sāketa* しかない。また *Campā* は現在の大都市 *Bhagalpur* のすぐ隣であるからこれもこの部類に入れてよいかもしれない。したがってこれら現在の大都市を通る道は原始仏教時代の幹線道路の上につくられた可能性がある。

しかし *Kosambī*、*Vesālī* は遺跡しか残されておらず、現在は寒村である。また王舎城・舎衛城は大河のそばにない特殊な大都会であったが、これも遺跡しか残されていない。したがって現在はこれらの都市を通る幹線道路はない。しかし原始仏教時代には幹線道路が通じていたと考えなければならないであろう。

ただし *Sāvattī* と *Rājagaha* は商業都市というよりも要塞都市であり、*Sāvattī* は波斯匿王の時代にコーサラ国の首都が *Sāketa* (*Ayojjhā*) から遷都されたもので新しい都市であったし、*Rājagaha* はビンピサーラ以前からマガダ国の首都であったが、国の力が強大になったのはビンピサーラのとときであって、今の王舎城のところに大規模な王城が建設されたのはビンピサーラのとときであった。したがってこの2つの都市は新興都市というべきであり、万事が人間の手作業で行われた古代にあっては、都市の建設に道路が追いつかないということ

もあったであろう。そういう意味では今もそうであるが原始仏教時代も、Rājagaha や Sāvattīhī につながる幹線道路は軍備上の理由もあって存在しなかったかもしれない。

逆に現在の Bihar 州の州都 Patna はマウリヤ王朝の首都パータリプトラ (Pāṭaliputra) であるが、原始仏教時代にはまだ Pāṭali 村とよばれる村落にすぎなかった。マウリヤ王朝時代にはここは交通の要衝として大発展したわけであるが、原始仏教時代にはどのような状態であったのかについては別稿<sup>(1)</sup>においてすでに論じた。

- (1) 『モノグラフ』第 19 号に掲載した【研究ノート 9】「『涅槃経』の遊行ルート——特にガンガー河とガンダク河の渡河地点について——」参照

## [6] 通商と遊行

前節に述べたように、通商と遊行はその交通手段において決定的に相違していた。陸上交通については物資の輸送には牛車や馬車の車両が用いられ、あるいはラクダなどの背などに積まれて輸送された。しかるに仏教の出家者の遊行はこのようなものに乗ることが原則的には禁止されていた。要するに歩行が原則であったわけで、歩行ならインダス平原の範囲であれば道なき道も行くことが可能であるから、大規模で整備された道路を必要としない。したがって通商路 (vaṇippatha, vaṇik-patha, vaṇippattha) と遊行路 (anupariyāya-patha) とはまったく相違し、両者は重なってはいなかったかもしれない。

しかしながら村内や近郊への遊行ならともかく、数週間ないしは 1 ヶ月を越えるような遠方への遊行は、道中に日陰も水も必要としたし、また盗賊や猛獣の危険から身を避け、安全を確保することも必要であった。また彼らはほとんどの場合は僧院に泊まったであろうが、その僧院は町や村のすぐそばにあるのが普通であって、町や村や人里から離れたところにはなかった。もちろん町や村は道路沿いに作られたし、幹線道路沿いには大都会や都市があったから、僧院は街道の近くにあったわけである。したがって仏教の出家修行者も街道を遊行し、街道沿いにある僧院に宿泊したわけであるから、交通手段は異なっても遊行ルートは通商ルートと重なっていたものと考えられる。

一方の水上交通はどうであったであろうか。先に書いたように仏教の出家修行者が船に乗って遊行することは禁止されていなかったが、釈尊が船に乗られたという記述がないように、一般の修行者も船に乗るということは少なかったであろう。したがって遊行には水上交通路はあまり関係がなく、陸上交通路を考えればよいことになる。

ただし陸上交通路と水上交通路は並行して通っていることが多く、水上交通を利用する場合も宿泊などは当然僧院に泊まったであろう。いずれにしても運河などの人工的に構築された水路でないかぎり、船は自然の河水を利用するほかはないのであるから、特段の水上交通路を想定する必要はない。

## [7] 水上交通



もっとも河を利用する場合の水上交通には雨期も乾期もそれなりの水量がなければならぬ。『インド誌』はインドの川はどれでも航行が可能であるように書いているが、必ずしもそうではないであろう。おそらく幹線水上交通路として利用された河川はインドの地図帳に記載されるくらいの規模をもった河川でなければならなかったのではなかろうか。例えば、Ganga 河本流とこれに合流する Yamuna、Ghaghara、Son、Gandak などの諸川である。

ところでインドの河川は水の流れはゆるやかで、ゴミなどの流れなどを目測した結果にすぎないが、乾期の Ganga 河や Yamuna、Ghaghara、Gandak、Son 河などの流速は、だいたい時速 2 キロかせいぜい 2.5 キロである。その中では Gandak 河の流れが一番速い。比較的水源から Ganga 本流に合流するまでの距離が短いからであろう。これでは歩行するスピードよりも遅いのであるから、特別な事情がないかぎり仏教の修行者が水上交通を利用しなかったのも道理である。しかし大量の物資を一度に輸送する際には便利であった。



舟をロープでひく人



ロープで引っ張られる舟 左端に小さく舟をひく人が映っている

2人でかなり大きな船を引っ張っているのを見たことがある。写真がそれである。

しかし下流から上流に遡るときには、緩い流れであるとはいえ流れに逆らって上るのであるから、何らかの動力を加える必要がある。素人考えであるが、このときには船をロープで結んで、河岸を牛馬の力でも借りて引たのであろう。筆者は古の Kosambi 城の脇の Yamuna 河を人間

## まとめ

以上、原始仏教時代の通商・遊行ルートを設定するための具体的要件を考えてみた。この結論を達意的にまとめてみると次のようになる。

- (1) 仏教中国の範囲内すなわちヒンドゥスタン平原部の Ganga 河の流域地域についていえば、どこでも道になりえた。しかし道路の基礎的要件を考慮すれば、幹線道路は自然にできたのではなく、人工的な造作が加えられる必要があった。
- (2) 仏教中国の範囲内であれば、陸上交通路の障害となるものは大河川しかない。すなわちルートを考える場合は、どこで渡河するかということが問題となる。
- (3) 古代も現代も大都市の多くは大河川の沿岸に作られている。したがって幹線道は大河川に沿って発達した可能性が高い。これらの河川は水上交通路としても使われたから、陸上交通路と水上交通路は並行している場合が多い。
- (4) ただし *Sāvatthī* と *Rājagaha* は商業都市ではなくヒンドゥスタン平原部の縁辺部にある要塞都市でありまた新しい都市であって、大河川のそばに発達した大都市とは異なる性格を有する。換言すれば交通の要衝たることを拒否する側面がある。
- (5) 古代といえども幹線道路は国境を越えてたくさんの国と繋がっていた。
- (6) 古代の陸上交通ルートを想定するときに現代の交通ルートを参考にしてもさしつかえない。
- (7) 通商ルートと遊行ルートを分けて考える必要はない。