

清代回疆の交通事情

——軍台と卡倫を中心として——

堀 直

はじめに

本稿は、清朝支配期の新疆(1760~1860)——とりわけその南部すなわち回疆——の交通事情について若干の史実を解明することを目的としている。紙数の制限や史料の偏在の故に、清朝の「政策」を中心に論じることになってしまったが、交易活動が重視される当該社会の歴史を考察する上で、道路行政などが実際にはあまり論及されていないテーマであったことを考えれば、少しは今後の研究の進展に寄与するのではないかと考えている。

一、清朝の支配と軍台

1

清朝の新疆支配の諸政策のうちの交通行政を規定する条件・背景にまず言及しておこう。

清の新疆統治は、その動機からして本来は軍事的・消極的なものであった。つまり、モンゴリア、華北を脅かす勢力を排除しつつけた結果、遊牧ジュンガルの撃滅に至ったのであった。そして、新たに清朝の治下に編入された新疆は、西南北の三方を「外夷」に囲まれ、唯一中国本地に接する東部にも、人口稀薄な不毛のゴビ灘が、大きな阻外条件として存在していた。

この困難な地政条件を克服し、新疆征服の本来の目的を貫徹する為に、清朝が採用した方法は、南部の人口密集地回疆の間接支配と、北部のジュンガル故地(天山以北の地)への守備兵力の集中との2点を特色としていた。清朝の新疆守備兵力は、総数で約45,000名程であったが、そのうち、ハミ・トゥルフェンを含む回疆地域には、わずかに6,900名程が配置されていたに過ぎない^①。これは、再び遊牧ジュンガルの様な危険な勢力が発生するのを妨ぐと同時に、異質な文化圏である回疆をば深入りせず、清の領域の内にとどめておくべく為に案出された最も経済的な方策であったと言える。つまり、異質な文化圏である回疆を現地出身の伯克による間接の統治に委ねながらも、軍事的な抑止力を、再びジュンガルの様な危険な勢力が発生するのを妨ぐ意味も兼ねて、ジュンガルの故地に配置したわけである^②。そして、新疆全体の政治的軍事的中心は、当然のことながら、北部のイリ

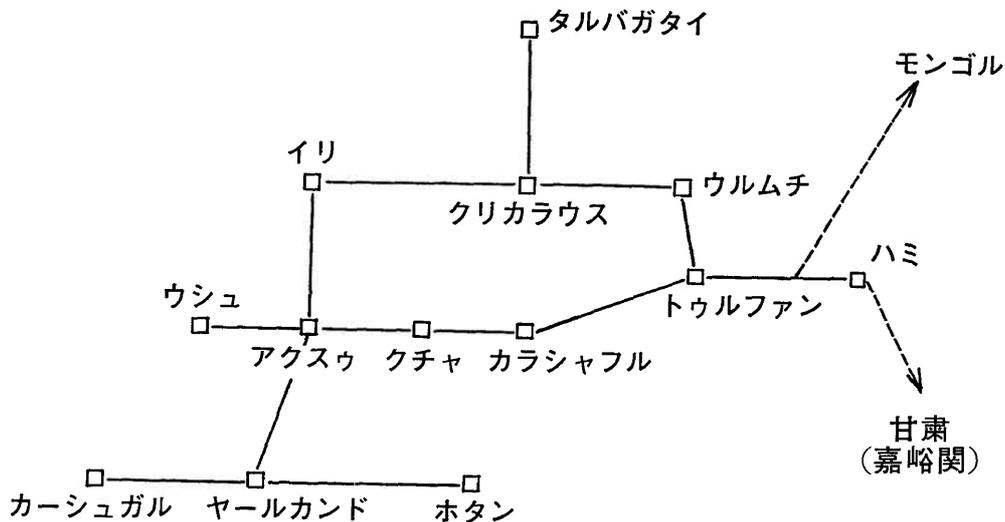
に定められ、ここに新疆統治を総括する総統伊犁等處將軍が設けられたのであった。

2

さて、上述のような背景からみて、回疆と新疆北部との連絡が、清朝の回疆統治の為の重要なポイントであったことが理解される。その為の具体的な施策が、軍用道路の設定と軍台の設置であった。

道路についてみてみれば、軍事的・政治的中心たるイリと中国本土との連絡路を中心に、回疆の首要都市（南路八城）を結びつけており、これを図表化すれば下図の如きものになる。

(新疆の幹線概念図—1760~1860—)



これらの諸都市、駐屯地を結ぶ道路のうちで、注目されるのは、イリとアクスウを結ぶ路である。というのは、この地域を征服した外来勢力—中国王朝—のうちで、遊牧民の拠点であるイリを中心とする天山以北の地と、農耕社会であるアクスウ等を含む天山以南のタリム盆地とを一括して支配できたのが清朝だけであったという史実を象徴する路線であったからである。このイリ～アクスウの路は、途中に天山山脈中の最高部を擁し、ムズ（orムザルト）＝ダバン路として知られている^③。古来、天山を南北に結ぶルートは数多く伝わっているが、ルートの設定の目的や往来の事情・その細部の明らかな点や、ルートの維持に多くの努力がなされた事実の判明する点などからして、このムズ＝ダバンの道こそ、少なくとも清期支配期の、新疆の南北連絡路の大幹線であったと言ってよい。

まずこのルート設定の目的は前述したが、具体的には、北部駐屯軍の官・兵の移動、公文書の往来、そして、回疆から徴収あるいは採買したカザーフとの交易用の棉布の輸送等がこの道を経由して行なわれた。ルート各処には、後述する軍台が設置され、途上の治安維持にあたっており、夏季や冬期には一部の路程を変更するなどという交通維持の為の

配慮もなされていた。^④咸豊11年9月にイリ（クルジャ）城から馬行してアクスウに至った景廉の『泳嶺紀程』によれば、途中で休息した2日を含めて20日の行程であり、約1,300里程で、途中14の軍台が配置されていた（彼は軍台の所在地以外の地に1泊している）。

このルートは何分、イリと回疆をほぼ直線で結んでおり、捷路のメリットはあったが、その為にムズ＝ダバンの険を越えねばならず、峠道の維持と、そこでの物質の輸送を任務するウイグル人を遠くの居住地から特に派遣する必要があった。また、車一回疆で普遍的に使用されていたアルバ arba という大きな二輪車一の使用ができず、馬牛の背にたよらねばならなかったのが大きな欠点ではあった。

いずれにせよ、清朝の新疆支配の元締めイリ將軍が回疆掌握の為に、情報・人物の往来の迅速さを優先させて設定したのがこのルートであったとみなすことができ、その意味では清朝支配のシンボルの一つでもあった。このことは1864年にアクスウの東隣りクチャで蜂起したウイグル族の叛乱軍が、まずこのムズ＝ダバン路の沿道に駐屯した清朝官吏を襲撃、殺害している事実が雄弁に物語っていると言えよう。^⑤

3

勿論、先掲の付図に見られるように、回疆はその東部のトゥルファン・ハミを経て、中国内地甘粛とも連らなっていた。

このルートは、1～2世紀以来の長い伝統を持つ、所謂シルク＝ロードのメイン・ルートの一つであり、路程が平坦で行旅は一清朝治下の大部分の時期を通じて一極めて容易であった。このルートは天山以北のもう一つの行政中心地ウルムチと中国本地とを結ぶルートとトゥルファン地方で合流していた。

既述のイリ～アクスウのムズ＝ダバン路が清朝の回疆支配の為の南北幹線であったとすればこのトゥルファン～甘粛のルートは、同じく東西幹線であったと言うことが可能であろう。^⑥

一体、回疆の自然は乾燥を最大の特徴とし、山麓線に併行する交通には、積雪山脈から生ずるアフターヌーン＝フロッド以外、自然的阻害条件はあまり存在しない。この点に脚高のある遊牧騎馬民族の跳梁及び前述のアルバの普及の理由を見出し得るが、何にも増して清朝のジュンガル討滅に象徴される人為的阻害条件の排除が、この伝統的な東部天山南麓ルートを一層安全・確実なものとしたのは事実である。

内地より送られる銀兩等の物資や派遣官吏・出稼ぎの中国人はこのルートを利用し、パミール以西の諸地域からの「入貢」使や、回疆の伯克官人達の入覲・朝貢の団休もここを往来した。^⑦回疆諸都市に駐屯していた満州族の高級官僚と北京を直接結ぶ文書もまた同じであった。

さて、前節で一部は言及したのであるが、清の道路行政の特色は軍用道路の設定にあり、

それを具現するものは軍台の設置であった。そこで回疆内の諸都市を結ぶ道路網をも含めて、軍台について述べることにする。

1760年代新疆に、創設された軍台は、軍事的・政治的拠点を連絡する幹線道路に沿って配置され、河流の変動等によって一部の移動はあったが、1860年代まではほぼ同じ地点に維持され続けた。その後、新疆が省に改制され、回疆が軍政から民政に移管されるに至ってから、これらの軍台は駅と改称された。後代のことはともかく、これらの諸軍台は、各地の大臣の管轄に属して、その地の駐屯緑營兵の一部を分轄駐在させており、その数は各軍台に5・6～7・8名であった^⑨。二つの軍台に1人の委筆帖式が設けられており、馬14～16匹、牛2～18隻、車2～4輛—各軍台で若干の差がある—も置かれていた。また、各軍台には、「当差回子」として10戸～40戸のウイグル人が常時配置され、ウイグル人温伯什（10戸長）の指揮下^⑩にあって、軍台の雑務の徭役に従事していた^⑪。この軍台当差の徭役は、『清実録』等にしばしば中国内地刑事犯を流刑囚として充当した記事があることから判るように、苦役であったとみてよい。彼らは、軍台周辺での耕作による生計の維持とは別に徭役をも負担しなければならず、たとえ塩菜銀の支給が制度化していたとしても、清朝支配によって、最も圧迫を被った部分だとみてよい。軍台当差の回子が、それ故、しばしば叛乱の先陣を切って、軍台の攻撃を行ったことは、既に佐口氏が明らかにされた事実である^⑫。

4

次に、この軍台駐在の官兵の任務についてみてみよう。まず、回疆統治の為の必要物資・人物・情報の往来の便を図るのが主要なものであったが、その他にも見逃せない任務が課せられていた。それは、回疆各地での人、物の移動を監視する、いわば関所としての機能をはたすことであった。

1846年頃、この地を訪れたアフメッド・シャー・ナクシュバンディは、この地域では女性と武装した人は居住地からの移動は許されていないと述べており、やや先行する時期の伝聞として、バーンズが、ブハーラーやチベットから来る商人はヤールカンド以遠の地に赴くことが許されていなかったと述べているが、これらを、各道路の途中でチェックしていたのが軍台駐在の官兵だったのである。

回疆地域内の商業行為を対象として課税がなかった一少なくとも制度的には咸豊末年まで—ことは数多くの史料に述べられている。それ故、交通路上でチェックする目的は、治安維持にあった。外国籍・中国内地より来た人々及び、現地ウイグル人の旅行には、必ず通行証の携帯が義務づけられていた。通行証は「路票」・「yol hat」と呼ばれており、ウイグル人の場合の発行規則が『欽定回疆則令』巻8にみえている^⑬。それによると、ウイグル人が別のオアシスに赴く場合には、所属の阿奇木伯克を通じて、所属地の大臣から路票

清代回疆の交通事情

を請領しなければならなかった。この票には、年齢・容貌、旅行の理由や行き先が書かれていた。ただし、この時期の路票の現物には未だ接していない。ヤクブ＝ベク政権期や清末新疆省あるいは民国期の現存するパスポートと称するものは、おおよそ簡単なものである。^⑮ ウィグル人の私的旅行の理由には、「別城傭工（出稼ぎ）・貿易」（『欽定回疆則例』

卷8）の他、巡礼が掲げられるが、その道中の路票の検査の実際は明らかでない。たまたま残っている史料が、入觐伯克に扈従した人物の手になるからだと考えられる。この点、貿易人として私的な旅行をしたインド人の記録が回疆内の軍台（*ortang*）でのパスポートのチェックを伝えている。すなわち、先掲注⑦で言及した Mir Izzet Ullah の紀行文ではヤールカンド～ヤンギ＝ヒッサルの間には3個所の *aurtang*（<Ortang, custom station と訳している）があるとしている。^⑯ 彼の報告と、ほぼ同期の『回疆通志』の葉爾羌～英吉沙爾の間に置かれた軍台を並記してみると以下の通りである。

	葉爾羌城
	70里
Yarkand	喀喇布札什台
16yol	70里
Karawul Jāsh aurtang	和色爾塔克腰台
40yol	100里
Chemlun autang	察木倫台
50yol	50里
Tussaluh aurtang	托布拉克台
	70里
Yangi Hissar	英吉沙爾城

一見して、軍台と Mir Izzet Ullah の言う *aurteng*（custom station）との対応が明らかであるが、彼は、Karawul Jāshの *aurteng*（A. Stein, Serindia, vol.5 の付図では、ヤールカンド＝オアシスの西端に Karauljesh とある）で、「Yarkand から Kashghar へ赴く者達のパスポートが検査・確認される」と伝え、また次の Chemlun でも、再びパスポートの検査をうけている。これは、各オアシス間の交通路上の軍台での任務を明記する証言であると言えよう。^⑰

5

ここまで述べてくる間、実は意図的に避けてきた問題がある。それは、軍用道路の「設定」という表現を用いたように、清の道路行政と言っても、道路を新たに建設するというようなものではなく、既に利用されていたルートを、統治上の観点から幹線に指定していったに過ぎなかった。とすればそれ以前の道路・交通事情と清朝の施策との検討が是非とも必要となってくる。これについて、以下に、言及してみよう。

清代回疆の交通事情

回疆では道路と言っても、オアシス内はともかく、各オアシスとの間に広がる不毛の荒野・砂漠の存在を考えれば、恒常的な建築物を意味するものでは決してない。オアシスを砂漠の間に人為的な営為によって設立・維持されたものと考え、これを大海を航海する間の拠点たる島と結びつけ、オアシス＝砂漠島と看破されたのは松田寿男氏の卓見であるが、この見解は、大きなオアシスの間に点在し行旅の為にのみ開かれた小オアシスについて、より一層の妥当性を持つように思える。

すなわち、回疆の大オアシスの間を結ぶ線上の各所には、langar (längär) と呼ばれる地名が多い。これについて、18世紀の一史料は次のように伝えている。

郭壁站乏水泉，最為行旅牲蓄之累。回疆大頭目人等，多於適中之地，起盖舍屋設立回子二三戸或四五戸，給以養贍之資，使之設法，開渠引水，以利濟行人。謂之噶嚨爾。内地商民貿遷其地者訛呼為攔干兒。²⁸

つまり、ゴビ（郭壁＝砂礫の地）の中の交通の要路に、ウィグル人の有力者が行人の便を図って建設したのが噶嚨爾 (langar) なのである。²⁸ この旧来のランガルについては、溯って16世紀の史料にも見え、その英訳者はこの語に monastery (修道院) の訳を与えている。すなわち、Kush Gumbaz (先出 Mir Izzet Ullah の伝える Chemlun aurtang と Tussaluh aurtang の中間にある) には langar すなわち修道院があり、これには Shahnāz 河で灌漑された耕地、果園が vakf (寄進地) として付設されている。そして、旅人達は集落との間にあるこの langar を利用することができると伝えられている。²⁹ langar を宗教施設のように記してあるのはワクフが付設されているからであろうか、あるいは、実際に人煙を遠く隔てて修業を重ねていたムスリムがいたのかもしれない。とにかく、ここでは、既に langar が旅人の利用に供される宿、駅的な設備——その意味では、宗教機関が宿を兼ねていた古代中国の「寺」を連想させる——として登場していることが注目されるのである。19世紀初めの、Mir Izzet Ullah (p.302) には、この langar を post の意味であると注釈しており、と同時に官馬が配置された station でもあり、この station 3つが1日の行程であると述べている。この点については、もう一度、先に掲げた Yarkand～Yangi Hissar 間の道路でみてみよう。前掲の路線のうちの Chemlun aurtang と Karawul Jāsh aurtang の間には、詳しくみれば次のような地名が連らなっていたことが判る。すなわち、謝彬の『新疆遊記』(前掲注²⁸)p.224 には、察木倫莊—10里—黒孜爾駅—25里—玉代克欄杆—15里—馬雅克吉兒格欄杆—10里—兒代克起欄杆—10里—阿吉兒瓦特(河色爾駅)—30里—土打阿渾欄杆—10里—必格爾滿欄杆—10里—巴什欄杆(科科熟瓦駅)となっている。かなり後の情報であり、軍台にかわって駅が設けられてはいるが、察木倫(Chemlun) 台のあった黒孜爾オアシスとヤールカンド＝オアシスの西端、科科熟瓦(特)——このやや東に Karawul Jāsh 台があった——との間120里 (Mir Izzet Ullah によれば 40yol, 『回疆通志』では 170 里) の間に、存在する langar (欄

杆)の数は5つにもものぼっている²⁸。ここを2日行程の距離とすれば、Mir Izzet Ullahの1810年代の記述—3つのlangar (station)が1日行程である—は、今世紀においても妥当なものだったわけである。また、19—20世紀の回疆の諸ルート、とりわけ清朝が設定した軍用道路以外のルート上にもこのランガルが連らなっていることから、決してこれは清朝の手になるものではないことも明らかである²⁹。

要するに、清朝の手になる軍用道路の設定とは、旧来から存在したランガルを点在させた諸ルートのうちで、その統治に必要なルートの上に、ほぼ1日行程の間隔に軍台を置くことであったと規定することができるのである³⁰。では、この軍台を設けられた地点は、清によって初めて定められたのかと言え、それも不自然である。やはり、旧来のルート上の1日行程の拠点として、自然的・合理的に確立されていたものであったと思われる。ただし、そのような地点をlangarとは別の名前で呼んでいたのか否かは明らかでない³¹。

ホージャ政権以前の道路行政については今からのところ全く手懸りがないが、官職名のうちにqarā-divānの存在が知られており、「安設台站」などを任務としたと伝えられている³²。清代の軍台に関所の機能があったことは既述したが、軍台の地をqaravul (関所)と呼んでいたと解釈できる史料あり³³、qaravulが、ホージャ期の諸ルートの要地に置かれており、これを管理していたdivānが同時に道路の管理を受けもっていたのかもしれない。

以上、本章では、清期の回疆地域内の道路・交通についてみてきたわけであるが、この地域が四方に開放された交易路を有することから、次に視点を広げて、清朝の対外政策と交通事情とを章を改めて述べてみよう。

二、清朝の対外政策と交易路

1

前章と同じく、清朝の諸政策のうちで対外政策を規定した条件、背景についてまずみておこう。

18世紀中葉に、清が新疆の支配者としてこの地に登場した事情は既述した。この地の支配の防衛的・消極的態度は、その対外政策にも反映されている。すなわち、北方カザフ草原での国境線の厳守と、遊牧民にとって恩恵的な懐柔策としての絹(棉布)馬交易の実施であった³⁴。回疆に於いても、この方針は堅持されているが、ここで注目しなければならないのは、清の回疆進出とはほぼ時を同じくして、回疆の西北方に跳梁していたキルギス族の勢力が、新興コーカンド汗国の圧力によって、弱化した事実である³⁵。このことは、回疆を直接におびやかす遊牧勢力の消滅を意味し、西部天山山脈・パミール・カラコルムの諸山塊で三方を囲まれた回疆は、それ自体が自然の国境線を形成し、清朝の防衛の為の負担

清代回疆の交通事情

を大いに軽減した。その結果、回疆辺境部における清朝官吏の任務は、平和的な交易——やはり周辺諸民族を懐柔する意図をもつ——と反清分子の往来の監視にあった。この目的を具現するために清朝が設けたものに卡倫がある。卡倫は満洲語 *karun*（「辺境警備」「国境監視隊」「前哨」等の意）に由来し、軍台と同じく、各城の弁事大臣・領隊大臣の専轄下に置かれていた。その配置を、回疆のみに限定してみれば、例外的な和闐（注④参照）等を除いて、各オアシスと清朝統治の及んでいない諸地域とを結ぶ路線上の要地に配されている。この点卡倫の存在自体が国境をなしていた北部新疆とは異っているようである。

さて辺境での新たな脅威の発生・侵入に注意を払った清朝は、所轄大臣に3月・9月の年2回の卡倫の巡查を命じ、各軍台に侍衛1員、官兵9～20名、回子6～19名を駐在させて、主として、対外交渉路の監視にあたらせていた。監視の具体的な内容は、少なくとも清朝側史料に拠る限りでは、治安対策的な主だったように見える。すなわち、パスポートのないウィグル人の往来のチェックや、一般の通行を禁止した封禁路の監視や、近隣異民族の動勢調査、等であり、対ロシア経済封鎖時期の大黃・茶葉の監視や、官の独占物として指定した回疆特産品たる玉の採取・移動の監督であった。しかし、平常の貿易活動に対して、清の国境駐在官兵がいかなる対応をしていたかについては、清朝側史料は多くを述べていない。それ故、次に節を改めて、外国人旅行者の記録に依拠して、上記の問題に言及してみることにする。

2

基礎となる記録は2つある。いずれも、既に本稿で取り上げた記事であるが、インドがこの地に来った *Mir Izzet Ullah* と *Ahmed Shah Nakshbandi* のものである。まず両者の回疆入城の部分の記述を抜き出してみよう。

Mir Izzet Ullah は、1812（嘉慶17）年の10月にレーを發ち、カラコルム峠を經由し、翌年2月に、*Ak Masjid* から葉爾羌の領域に入ってきた。この地から北西に9時間行程の地に *Aurtang* すなわち税関（*custom house*）があった。（なお、この *Aurtang* から、更に北西1時間行程の地が *Kokiar* であると伝えている）。

「ここには *Galai-de* (?) なる主任を頂く16人の中国人と2～3人の中国人書記・2～3人の中国出身のムスリムが駐在していた。キャラバンが到着すると、主任は隊商の荷物の保管場所を指定し、梱包されている物品の上に、印のかわりに一通の書類をはりつける。それ以外の物品は彼が検査をして必要な税額を徴収する。それから、それを彼は他の商品と一緒に荷造りする。

翌日、主任はキャラバンに1人の中国人の官吏と2人のムスリムを同行させてヤールカンドへの出発の許可を出す。彼らの任務は商人達が梱包を改変しないように監視することである。道案内人（*guides*）達がヤールカンドの税関まで同道する。そしてそこで、カシ

清代回疆の交通事情

ミールの貿易人からは商品の40分の1，その他の地方の者達からは30分の1の税を徴収する。重量単位で売られる物品は現物で，銀（tale）で売られる物品は換算されて貨幣で徴収される。もし梱包が改変されていたりすると倍額が徴収される。」

なお，この ortang に到達する前に，1cos 間隔に，1人の中国人，1人の tungan 計2人の税関吏の駐在する3つの station（小卡倫を示すのか）が存在していた，とも伝えられている。

さて，次に，1846(道光26)年頃，前者とほぼ同じ経路で葉爾羌の領域に至った Ahmed Shah Nakshbandi は，Kokiár で中国人の税関吏と守備隊に初めて接している^{④⑤}。彼の報告に従えば，次の通りである。

「キャラバンがこの地に到着すると直ちに，長い間に確立されている習慣通りに，中国人の運び手達が商人達のすべての荷物や雑多な物品を税関まで運んで来て，そこで，それらを保管する。

翌日，書き込みのある小さい紙きれが，印の代わりに包装された袋や箱の開け口のあたりに貼られる。それから旅人（the traveller）の名前毎に集計がなされ，すべての雑多な物品のカタログが作られ，その後品物が持ち主達に返される。

更にその翌日，2人の馬に乗った人が，このキャラバンと共にヤールカンドに出発させられる。そして，3日のうちにその地に到着し，それから，物品と一緒に送られた集計書類をつけてヤールカンドの税関に保管される。そして，そこで古くから確定している税が課せられる^{④⑥}。」

以上の報告からカラコルム峠を越えてヤールカンドに赴こうとする旅人は，まず Kokiár 付近で清朝の税関を経なければならないことが判かる。清朝史料には，custom house に相当する機関をこの地にみることはできない。しかし，Kokiár の地名は Kökyer に間違いなく，結局，清朝諸史料に葉爾羌城の西南280里にあるとする庫庫雅爾卡倫のことだと推測がつく。

更に，このカ倫に配置されていたのが，侍衛1，満兵7，緑營兵8の合計16名であったこと^{④⑦}，つまり規模についても Ullha の伝えるところと一致することから，前掲二者の伝える custom house とは，キョクヤルに置かれていたカ倫に他ならないことが明らかになる。とすれば，カ倫は対外貿易における税関の事務をも執っていたことが判明するのである^{④⑧}。

3

さて，前章と同様に清朝支配以前の制度についてみてみよう。カ倫自体は満洲語に相違ないが，佐口氏が既に推察されているように^{④⑨}，起原を同じくすると思われる qaravul という単語がトルコ語にはある。qaravul の語を表示したと思われる喀魯爾伯克を解して

清代回疆の交通事情

「管轄卡倫」とする清朝史料があることからすれば^⑧、「監視人、辺境守備者」の意味を持つ、この qaravul なる官が、ホジャ期の回疆辺境部に配置されていたのではあるまいか。興味深いのは、ヤクブ＝ベク政権期に、zakavāt-či なる官職が設けられているが、その職掌として「正式な zakavāt と諸 qaravul の通行証 (yol haṭ)」が掲げられていることである^⑨。関税 zakāt とパスポートの両方を管轄している点は、清の卡倫と同様であるが、この職はアクスウに設けられており、Us=Turfan (ウシュ) から Kurla (カラ＝シャフルの西) までを管轄としていたというから、領域内の人・物の移動のチェックする仕事、すなわち清の軍台がウィグル人に対して持っていたのと同じ任務を持っていたのかもしれない。いずれにせよ、名称に zakāt を冠している官が、パスポートをも司っているのは清朝の制度とは重点の置かれかたで異なっている。清朝では、辺境の卡倫や領域内の軍台——これも主な任務は官用物資の輸送であるが——が行う移動のチェックはあくまで治安対策を主としており、税の徴収になかったことは疑いない。あるいは、ヤクブ＝ベク期のこの職官は、旧来の制度の復活であり、交通のチェックが税の徴収を目的としていたことの証しなのかもしれないが、これについては、更に当該時期の諸史料の検討に譲らねばならない。

おわりに

制度的な事象の数々を述べるのに急で、言及できなかった問題があまりにも多い。まず、清朝治下回疆の交通路の維持・管理の詳細や物資移動の実態、時期的・地域的な交通路の変遷に言及しなかったのは遺憾である。何よりも、清の統治政策のウィグル社会に与えた影響について考察できなかったのが残念である。このような段階で、清朝の政策を云々するのは無謀なことかもしれないが、敢えて要言すれば、それは安寧の具体化ということになるであろう。強大な軍事力と周辺諸勢力の力の相対的低下という幸運とにめぐまれて、一部には徭役等の矛盾は存在しつつも、清朝治下の回疆には安定した交通が実現した。それを保証したのが外に対しての卡倫、内にある軍台だったわけである。

付註

- ① 祁韻士『新疆要略』巻2
更に、カラ＝シャフルの西北方ユルドゥス地方にいたモンゴル札薩克（封建領）のトウルグート・ホショットらの軍事力をも考慮に入れるならば、天山山脈以北に配置された軍兵と、回疆のそれとの格差は一段と著しいものになる。
- ② Ч.Ч.Ваиханов, *Собрание Социниений*, том II, Алма-Ата, 1962, стр. 359 には、カシュガリア（回疆）の清朝兵力は少数なので、現地人の叛乱がおこった場合には、城にたてこもり、北方からの援軍の到着をたのみとする方針であると述べている。1858年の報告であるが、ジャンギールの乱やワリ＝ハーンの乱等の際の清朝の動勢はまさしくこの通りであった。
- ③ ムズ＝ダバンの初出が元代であり（『元史』巻21.の木思答伯は確実にこの地である）、このル

清代回疆の交通事情

ートが天山南麓の東西ルートに連絡する地が札木（ジャム）であることを考えれば、あるいは13～14世紀頃に関われたのかもしれない。

- ④ 景廉『冰嶺紀程』に記す沙図阿滿台は「冬日，則移台於山口内」平常は「在山麓」としている。
- ⑤ Н.Н.Пантусов, *Таарих-и Емение, История владетелей Кашгарии, Казан, 1905, стр.50*
- ⑥ ウルムチからグチェンを経てモンゴリアに達するルートも重視せねばならぬが、直接には回疆と結ばれておらず、またその比重が増大するのは19世紀末以降のことであるから今は言及しない。

また、チベット、青海あるいは敦煌等と回疆を直接結ぶルートも、『乾隆十三排図』等には見えているが、利用の例がかなり後期までない。少なくとも幹線の名には値しないのでこれも省略する。
- ⑦ 倭仁『倭文端公遺書』巻11の『莎車行紀』は筆者が葉爾羌參贊大臣に任命され、赴任する際の詳細な旅行記であり、このルートを知るのには有益である。彼はトウルフェンを咸豊元年5月15日に発ち、ヤールカンドに同7月3日に到着している。逆に西から東へと記したウィグル人の手になる行程記が2点知られている。一つは、喀什噶爾の阿奇木伯克伊斯堪達爾（1788～1811年の間在任）の入觐に同道して2度北京に赴いた Mullah Nazr のもので、*Travels beyond the Himalaya, by Mir Izzet Ullah, Republished from the Calcutta Oriental Quaterly Magazine, 1825, (JRAS, No. XIV. London, 1848) pp307—20* に所収のものであり、今一つはR.B.Shaw, *On the Posision of Pein, Charchand, Lob Nur, and other Places in Central Asia. (JRGs, 1872) pp.249—53*に「ムスリム叛乱（つまり1864年）以前に Yusuf Hajji によって書かれた行程記」として紹介されているものである。ウィグル人の手になる2種と倭仁のもの計3種とも一部の不一致は見られる——里数等で——が地名の大きな異同はない。このルートの安定性を示すものと言えよう。
- ⑧ 水路の変動による若干の「行路」の変更、軍台の移設の例は、那彦成『那文毅公奏議』巻75。道光8年9月15日の奏にみえている。
- ⑨ 以下の各軍台に配置された人員・畜馱等の数は、和寧『回疆通志』の各城に付記する数値に拠る。1800年頃の制度を記述しているが、それぞれに「等しからず」とあるから、あくまで概容にすぎない。
- ⑩ 先掲のパントウソフの edit 版 *Tārih-i Emniyya, стр. 50*には、*örtänglärädäki nōyan başlıq hämä Hitāylarni öltürüp*（諸軍台にいた nōyan を長とする全ての中国人達を殺して）とあり、軍台 (*ortang*) の長が、nōyan であったと伝えている。「委筆帖式」の如き下級官吏とこの nōyan が一致するの否かは後考に譲りたい。
- ⑪ 塩菜銀両を支給される定額の「当差回子」「差役回子」とは別に、烏什城では、本城回子のうちより派擡される「幫差回子」30戸があったことが伝えられている（『孚化誌略』軍台の条）。補助労力として使役されたものであろう。
- ⑫ 拙稿「清朝の回疆統治についての二、三の問題——ヤールカンドの一史料の検討を通じて——」（『史学雑誌』88—3）p.20
- ⑬ 軍台に配置されたウィグル人については、その制度、実体について佐口透氏の研究がある。佐口氏『18—19世紀東トルキスタン社会史研究』（東京、1963）pp.449～454。
- ⑭ 佐口氏、前掲書、pp.452～454
- ⑮ *Route from kashmír, viâ Ladakh, to Yarkand, by Ahmed Shah Nakshbandi, Translated from the Persiàn MS. by Mr. J. Dowson. (JRAS, vol. xii. Part I, London, 1849.) p.384.*
- ⑯ *A. Burnes, Travels into Bokhara ; being the account of a journey of a voyage on the Indus, from the sea to Lahor with presents from the King of Great Britain : performed*

- under the orders of the supreme government of India, in the years 1831, 1832 and 1833, London, 1834, vol. II, p.233*
- ⑰ 『孚化誌略』には、回夷処が阿奇木伯克からの請によって「路照」を發給すると記されている。咸豊初年のウシュの例である。
- ⑱ R.B. Shaw, *A sketch of the Turki language as spoken in Eastern Turkistan (Kshgar and Yarkand)*, (*JASB*,1877,No.3,) pp.84—85.
鷲見秀芳『中央アジア・トルコ語——カシュガル方言の研究』(東京, 1944) p.87
G. Jarring, *Materials to the knowledge of Eastern Turki*, vol.4. Lund.1951 p.190.
- ⑲ 再掲すれば, *Travels beyond the Himalaya*, by Mir Izzet Ullah, Republished from the *Calcutta Oriental Quarterly Magazine*, 1825. (*JRAS* No.xiv. London,1848) で, 彼は1813年に, インドからこの地に入っている。以降はこの紀行文を Mir Izzet Ullah と略称する。今, 問題としている記事は, その p.306 にある。
- ⑳ このパスポートの検査はすなわち, 交通の監視である。監視に由来する qaravul というウイグル語が, ortang とともに軍台を示すことは後述する。
- ㉑ 松田氏の同じ趣旨の指摘は多いが, 最も古い時期に属する『漠北と南海——中央アジア史における沙漠と海洋』(東京, 1942) と, 最近の『沙漠の文化——中央アジアと東西交渉——』(東京, 1966) 掲げておく。
- ㉒ 椿園七十一『西域聞見録』巻4。ただし, 異本——この書は異本が多く, 題名の異なるものでも20種にのぼる——には, 「大頭目」が「大伯克」になっているものもある。いずれにせよ, 官人伯克以前に関する記事であるから, 意味することは変らない。
- ㉓ 後代も, 回疆の道路上に郷約(伯克の後身)が茶尖を設ける習慣のあったことが知られている(謝彬『新疆遊記』上海, 1920)。この伝統の残りであろう。
- ㉔ N.Elias & E.D.Ross, *A History of the Moghuls of Central Asia, being the Tarikh-i Rashidi of Mirza Muhammad Haidar, Dughlât*, London, 1895. p.296
- ㉕ 謝彬は巴什欄杆(科科熱瓦)以東で喀喇布札什(Karawul Jâsh)に相当する地を通ってないが, 先掲 Stein の Serindia 付図には, Kök Rabat の東南数 km に Karauljesh がみえる。bashi langar の名は, Karauljesh ortang から出發して「最初の」という意味なのかもしれない。
- ㉖ Mir Izzet Ullah. p.306には, Yarkand から最初の aurtang のある Karawul Jâsh までの間にいくつかの sthation を通過したと述べている。もう一点, 彼が伝える(p.302)各langar に官馬がいたとの情報は, 清朝史料からは確認できないが, 早馬のことを考えれば, 中継地に官馬が置かれていた可能性は高い。より詳細な実情を伝える唯一の史料なのかもしれない。
- ㉗ 回疆の道路上の地名を全般的に検索するのには, 以下のものに拠った。
袁大化・王樹枏『新疆図志』巻80~82道路, 『新疆全省輿地図』1909 (大阪府立図書館所蔵本)
A. Stein, Serindia, 付図
謝彬, 前掲書
なお, 1870年代の回疆の道路についてはいわゆる Forsyth Missionの報告, T.D.Forsyth, *Report of a mission to Yarkand in 1873 under command of Sir T. D. Forsyth*, Calcutta,1875, 特にその Geographical Appendix, sec.G. Routes (pp.419—73) が, 実地調査16, 伝聞調査19の計35のルートの詳細に記録してあり, 有用である。
- ㉘ 清の「統治上」の観点から除外されていたもので興味深いのは, カーシュガル, ヤールカンド, ヤンギ=ヒッサルの3つのオアシスに囲まれた沙漠中にある Orden Padishah に至る諸ルートである。回疆の第一波イスラム化過程上の伝説的英雄サトゥク=ボグラ=ハーンを崇るこの聖地を経る三つのルートはおそらく Ubaysiyya の巡礼の道であり, 17世紀の一年代記が伝え

清代回疆の交通事情

る Bogra の道であり、19—20 世紀のカーシュガルにヤールカンドから穀物を輸送した Oey Bagh Langar の道であると思われる。戦略的・経済的・宗教的な意味で、回疆社会史の上では重視すべきこのルートも、いくつかの langar 地名を除けば、清朝期の史料には登場しない。

その他、後に「公道」に昇格するカーシュガル～マラルバシュ・アクスウ～ホタン・ホタン～チェルチェン～カラ＝シャフルの諸ルートにも langar 地名が多くみられる。

- ②9 一つの手懸りは、謝彬 前掲書 p.233. に葉爾羌～和闐間の緯洛克台について、ウイグル人が欄杆の官地を耕作して生活していると述べ、また、同書 p.375 に駅舎の官地を承種しているウイグル人から徴収する税を「欄杆税」と述べている点である。旧軍台に付随する耕地が langar と結びつけられているのは、より以前の制度がそのまま残っていたからではあるまいか。
- ③0 佐口氏、後掲書 p.117.
- ③1 M.Hamada, L'Histoire de Hotan de Muhammad A'lam (I), Texte turque oriental édité, avec une introduction, *Zinbun*, No. 15, Kyoto, 1979. p.17. に Fiälma (清朝期の坡雅勤満台の地) を指して, qaravul と呼んでいる。
- ③2 佐口氏、前掲書、第 V 章。同氏「タルバガタイ辺境のカザーフ遊牧民」(『北アジア民族学論集』3, 1966)。
- ③3 佐口氏 前掲書 p.361ff.
- ③4 佐口氏、前掲論文, pp.14～15.
- ③5 『回疆通志』卷7「年例摺奏」「咨行案件」の各条。
- ③6 駐在官兵の数も『回疆通志』の記事の各城の部分にある満洲兵と緑營兵とを合計したもの。一般的に、より重要な地点には満洲兵が多く、補助的な卡倫には緑營兵を多く配置している。
- ③7 『回疆則例』卷8の「稽查回子出卡」。また松筠『西陲總統事略』卷3, には回疆各地の卡倫の任務の一つに「稽察逃人」とみえる。
- ③8 『那文毅公奏議』卷75, 道光8年3月25日の奏。また『孚化誌略』軍台の条。
- ③9 例えば『孚化誌略』卡倫の条に記す、付近の布魯特(キルギス)族の調査。
- ④0 『清実録』道光7年12月丙申の条, 他
- ④1 『清実録』乾隆43年11月己丑の条には、葉爾羌所管の奇盤・舒克蘇の2卡倫は密爾岱山で取れる玉石の監督をも任務としていたと記す。また和闐領内の12卡倫については『西陲總統事略』卷3。
- ④2 Mir Izzet Ullah, pp.301～302.
- ④3 J. Dowson の英訳 cf. 注①p.382.
- ④4 以下の税の記述は、前掲の Ullah の報告以上のものはなく、英訳者の誤りとおぼしき——40分の1を40%とするが如き——点もあるので省略する。
- ④5 『回疆通志』卷8
- ④6 ただし、この税関の事務のうちで課税の意義を過大評価すべきではない。『回疆通志』卷8の葉爾羌の条「貢賦」には「貿易商回交納正賦錢」として75,000文を掲げているが、これは同地域の錢納税額の3%に過ぎない。やはり、清朝治下においては、監視機能を第一に考えるべきであろう。
- ④7 佐口氏、前掲論文, p.15
- ④8 『回疆則例』卷2
- ④9 Пантусов, Указ. соч., стр.279—80. この部分は、Юдин の用いた ЛОИНАС355 とは極く一部で異っているようであるが(Материалы по истории казахских ханств XV-XIII веков, Алма-Ата, 1969, стр.478.) 今は、パントウソフの校訂に従って「(Mirzā Bābā Bēg は) Canāb 'Alī の命によって、アクスウの zakavātci の職に任命された。ウシュ＝トゥルフェンからクルラに至るまでの地域の zakavāt-i šar'i や諸 qaravul の yol haṭ はこの zakavātci の管轄下にあった」と読んでおく。