

清代チベット・青海間交通路の変容*

岩田 啓介

Changes in the Transportation Routes between Tibet and Qinghai
in the Qing Period

IWATA, Keisuke

This paper examines the significance of the transportation routes between Tibet and Qinghai by analyzing their changes during the Qing period. Before the Qing empire's first campaign of Tibet in 1718, three routes existed between Tibet and Qinghai, including the Kukusai route, the shortest; the Jiruken route via the Yushu area, which branched off into the southeast of Qinghai; and the western Tsaidam route up the Drichu River, used by camel caravans. These routes were geographically constrained owing to difficult river crossings and difficulties in procuring fuel. The Qing troops used the Kukusai route during the campaign of Tibet. However, when they retreated in 1721, they used the Sichuan route to obtain wood fuel, as the Kukusai route was closed off due to heavy snowfall. They then continued to use the Sichuan route when dispatching the Amban. In contrast, Tibetan envoys to Beijing used the Kukusai route. From the 1750s, the Qing mobilized Mongolian and Tibetan soldiers as escorts, as there were frequent incidents of plunder by the Golok. By the early 19th century, it had become difficult to mobilize them, so in the 1830s, the envoys changed routes and started taking the Tsaidam detour. Because the caravans were not escorted by the Qing troops, Tibetan envoys and caravans made Tsaidam their primary route. From the Qing's point of view, the Qinghai route was the primary one before 1724 because the Qinghai Mongols were closely connected with Tibet. However, once the Qinghai Mongols lost authority as supporters of Tibet, the Qing felt no need to maintain the route. By the 19th century, Tibetans relied solely on the western Tsaidam route to Qinghai, which did not require the military power of the Qing.

Keywords: Qing Empire, Tibet, Qinghai, transportation, Tsaidam Basin
キーワード: 清朝, チベット, 青海, 交通路, ツァイダム盆地

* 本稿は、JSPS 科研費 JP17J01093, JP18H00723, JP20K13194, JP20H04480 の助成を受けたものである。



はじめに

- I. 清朝のチベット進軍時の青海3ルート案
 1. ジルケン路
 2. ククサイ路
 3. バイドゥ路
- II. ククサイ路からツァイダム西路利用への

はじめに

本稿は、清代のチベット・青海間の交通路の特徴を分析するとともに、チベットと清朝の間の使節の往来に重点を置いてその利用実態の変容を跡付け、18世紀前半に始まる清朝の青海支配が交通路の利用にいかなる影響を及ぼしたのかを考察することを目的とする。

17世紀中葉にチベットに成立したダライ＝ラマ政権は、その成立にグーシ＝ハン率いるオイラトの軍事力が不可欠であったことから明らかのように、北方のモンゴル遊牧勢力との結びつきに依存するものであった。モンゴル遊牧勢力との紐帯は、グーシ＝ハンの子孫である青海ホシュート部にとどまらず、チベット仏教に基づく王権思想を背景として、ジュン＝ガルやトルグート等の中央ユーラシアの広範に及んでいた。また、同時期にマンチュリアから勃興した清朝も、ダライ＝ラマ政権の保護者としての地位を築き、特にモンゴル遊牧勢力との関係において、ダライ＝ラマやチベット仏教の影響力を利用して（石濱 2001）。清朝を含むこの三者の関係は、チベットの実際の政治的問題にも影響を及ぼした。その顕著な例が、1717年のジュン＝ガル軍のチベット襲撃であり、それを受けて清朝も2度にわたり大規模な軍隊を派遣してジュン＝ガル軍を駆逐した。そして、1724年に清朝は青海を支配下に編入し、青海ホシュート部のチベット王権を喪失させて、ダライ＝ラマ政権の最大の保護者としての地位を確立するのである（石濱 1988）。他方、モンゴル遊牧勢力とダライ＝ラマ政権と

変化

1. 清朝の四川ルート利用
 2. チベット使節のツァイダム西路利用への変化
- おわりに

の間のチベット仏教に基づく紐帯も、清朝支配下の青海を挟んで継続していた。実際、君主の供養等を目的とする、いわゆる熬茶使節の派遣（多久 2014; 2016; 郭 2015; 呂 2017）や、20世紀初頭のダライ＝ラマ13世の対モンゴル外交（石濱 2019）は、いずれも青海を経由して実現していた。

以上の三者間の関係の基盤として注目されるのが、中央チベットの北部に広がるチベット高原の交通路である。チベット高原は、大部分が標高3,500mを超え、村落も非常に稀であるがゆえに、交通路の維持自体に困難を伴う。さらに、部分的に広がる農耕地帯以外では穀物を獲得できないため、食料や物資の補給も課題となる。かかる自然環境に由来する困難が存在していたにもかかわらず、ダライ＝ラマ政権はモンゴル遊牧勢力や清朝との紐帯を保ち続けることに成功していたのであり、それを支えた交通路がどのように維持・利用されてきたのかを明らかにすることは、三者間の関係を考察する際の前提となる課題である。

このような観点から、チベット・青海間の交通路は夙に研究され、佐藤（1978; 1986）が古代も含めて精緻な研究を行なっている。その中で、清代の交通路については、地方志に記載される路程、清朝のラサへの進軍路（1720, 91年）といった清朝側の利用例と、ダライ＝ラマ5, 7世やバンチェン＝ラマ3世の利用したルートとが基本的に一致することを明らかにした。そして佐藤は、青海湖東岸から南下して黄河源流域を経由するこのルートを便宜的に「官道」と定義して、これ

が当時の「聯絡の大道」であったと結論付けている（佐藤 1978: 5-88）。チベット・青海間の交通路としては、現在の青蔵公路が敷設されている、西寄りのツァイダム盆地を經由するルートも存在するが、佐藤（1978: 5-7）はそれを「些か新しい道」とみなして清代の交通路としては重視していない。これに対して、ツァイダム盆地経由のルートについては、1837年にゴロク（Ti. mgo log）族による掠奪を避けるためにチベットからの入貢路として利用されることになったとも指摘されている（青海公路交通史編委会 1989: 113）が、佐藤の交通路に関する見解は定説化している。他方、近年では清朝からチベットへの交通路として、四川ルートの整備過程に関心が向けられており、1720年の清朝のチベット進軍を経て四川ルートが重要性を増していく過程が明らかになっている（鄒 2009; 趙 2019）。

以上の研究により、清朝がチベットとの関係において青海ルートから四川ルートの利用へと移行させたと考えられる。ただし、1780年のパンチェン＝ラマ3世の北京訪問やグルカ戦争における清朝軍、ダライ＝ラマ13世の対モンゴル外交の例からも分かるように、チベットと清朝・モンゴル遊牧勢力との関係において青海ルートは独自の意義を有していた。また、1837年以前にもツァイダム盆地経由のルートは存在していたはずであり、大規模な軍隊や使節の利用例と地方志の記載に基づき、固定的な「官道」を定義するのが妥当であるかも疑問が残る。というのも、駅舎が整備された四川ルートに対して、青海ルートは恒常的な駅舎路として整備されなかったからである（青海公路交通史編委会 1989: 113）。複数の交通路から実際の経路を選択するには、清朝との距離を置いて実施されたダライ＝ラマ13世のモンゴル訪問（石濱 2019）のように、国際情勢が多分に影響したと考えられる場合もあるが、同時にチベット高原特有の自然環境や交通路周辺の状

況による制約も看過できず、複数存在していた各交通路の特徴を把握する必要がある。

以上の課題の背景には、交通路を体系的に記述する史料が地方志に限られるという史料上の制約がある。しかし、佐藤の研究以来、清朝の檔案史料の公開が進んでおり、それらの史料群から清朝の官員が収集した情報を抽出し、交通路の実態を検討できる状況にある。そこで本稿では、まず1717年のジュン＝ガルのチベット襲撃に対する清朝の進軍路に関する議論を分析し、清朝が介入を深める以前の交通路の基礎的な枠組みを明らかにする。続いて、清朝の青海支配開始後における各交通路の利用実態として、特にチベットと清朝の間を往来した使節のルートの変容過程とその背景を検討する。なお、本稿では近代の外国人の記述を参照して、自然環境に由来する交通路の特徴や近代の交通路の概況も確認するが、基本的には清朝の檔案史料を利用するため、清朝の関与する事例が検討の中心とならざるを得ない。それゆえ、本稿は特にチベットと清朝との関わりにおける交通路を中心的に扱うものとし、清朝が関与しない場合も含む、全面的な検討に進めるための知見を提示することを目的とする。

なお、本稿で論及する地名と交通路の主要なものは、末尾の【図】に明示した。本文内での満洲語・チベット語・モンゴル語の語彙等については、満洲語はMa., チベット語はTi., モンゴル語はMo.と表記して転写を示した。引用史料中の……は省略、（ ）は筆者による註釈、〔 〕は訳文の補足を示し、未刊行史料に限り原文を註で提示した。

1. 清朝のチベット進軍時の青海3ルート案

本章では、1720年の清朝のチベット進軍時における青海ルートの情報に基づき、チベット・青海間の交通路として、ラサと西寧を結ぶ各交通路の基本的な枠組みを整理して提示する。

17世紀末から18世紀初頭にかけて、康熙帝はチベット仏教僧チャクナ=ドルジェを西寧に駐劄させて、チベット情勢に関する情報を収集していた。それと同時に、康熙帝は四川からタルツェンド (Ti. dar rtse mdo, 打箭爐) 経由でも情報収集を試みていたが十分な成果を挙げられず (池田 2020)、当時の清朝のチベット政策は西寧を拠点としていたといえる (岩田 2009)。この体制の転機となったのが、1717年のジュン=ガルによるチベット襲撃である。この事件で清朝は2度にわたりラサに向けて派兵するが、これは清朝による初のチベットへの派兵であったため、清朝内部でその進軍路が検討されるのである。第一次チベット進軍は、総督エレンテイ¹⁾と侍衛セレン²⁾がそれぞれ率いる形で、ともに西寧から出発した。当時の清朝の軍備は、1715年に発生したジュン=ガルによるハミ襲撃 (澁谷 1997) 以来、西北方面に重点を置いていたため、青海ルートを採用することは必然であったといえる。

この第一次進軍に際して、総督エレンテイは西寧からチベットに至るルートとして、ジルケン ククサイ バイドウ 珠爾壑、庫庫塞、拜図の3ルートが存在し、狭隘なジルケン路以外が行軍可能であると報告している³⁾。しかし従来の研究では、ここで示される3ルート自体は検討されていないため、これらのルートの詳細を順に検証する。

1. ジルケン路

ジルケン路は、狭いため行軍に利用するのは困難との見解が示されている通り、清朝

軍が利用した形跡を確認できない。「ジルケン」とは、当時の清朝史料において「ジルケン=タラ」として現れる東チベットの地名である。『雍正十排図』(7排西3)には、瀾滄江の上流ザチュ河 (Ti. rdza chu, 扎曲) の上流域に、ニンタン=ジルケン=タラ (Ma. ningtang jiruken tala) という地名を確認できる。地名の後半のジルケン=タラは、モンゴル語で「心臓 (Mo. jirüke)」と「草原 (Mo. tala)」を意味する語の複合であり、前半のニンタンは、チベット語で同じく「心臓 (Ti. snying)」と「草原 (Ti. thang)」を意味し、モンゴル語とチベット語の対訳の地名となっている。チベット語地名のニンタン (Ti. snying thang) は、現在の青海省玉樹州のナンチェン (Ti. nang chen, 囊謙) 県でザチュ河が北から流れ込む支流ニンチュ河 (Ti. snying chu, 寧曲) と合流する地点付近の地名として確認でき、それは『雍正十排図』での位置とも符合している。

このルートは、東チベットのナンチェンを經由することから明らかなように、ラサ・西寧間のルートとしては最も東に位置する。ジルケン路に関する詳しい情報は、1721年に清朝軍がチベットから撤退する際の議論で確認できる。当時、大雪により行軍時のルートを使用できなかったため、司令官であった延信は、東チベットの地理に詳しい青海ホシュート部のチャガン=ダンジン⁴⁾の属下に問い合わせ、以下のような回答を得ている⁵⁾。

将軍が行ったこの道の南に、西寧に至る道

- 1) 『聖祖実録』卷 273, 康熙 56 (1717) 年 8 月壬午 (1) 日条。
- 2) 『聖祖実録』卷 274, 康熙 56 (1717) 年 9 月壬子 (1) 日条。
- 3) 『聖祖実録』卷 278, 康熙 57 (1718) 年 3 月癸亥 (14) 日条。
- 4) グーシ=ハンの第 5 子イルドッチの孫で、清朝支配下で青海モンゴルの最大勢力となった。黄河南岸を牧地としていたことから、「河南親王」とも称される。
- 5) jiyanggiyün i yabuha ere jugün i julegide, si ning de isinara emu jugün bi, ere jugün be geneci uthai ne jiyanggiyün i giyamun sindaha langtan, pondo, baburung, kara usu, šak sok jandan gung ci šaru labdza dabagan be dabafi dachu bira jiruken tala i amargi juwe inenggi on de bisire gerts'e ioi šu i jergi tanggüt babe duleme muru usu mamut bira, bayan kara be dabafi jiyanggiyün i jihe solomu bira i jugün de acanafi si ning de isinambi, 康熙 60 (1721) 年 2 月 23 日付の撫遠大將軍允題の奏摺『撫遠』14: 2a-25b。

が1つある。この道を行くなら、今、將軍が駅を置いたランタン、ブムド、パブロン、カラ＝ウス、シャク、ソクツェンデン寺⁶⁾からシャルラブザ峠を越えてダチュ河⁷⁾、ジルケン＝タラの北2日程にあるゲルツェ⁸⁾、玉樹等のタングトの地を過ぎ、ムル＝ウス、マムト河、バヤン＝カラを越えて、將軍が来たソロム河の道に合流して西寧に至る。

ここでは、清朝軍がラサへの進軍時に利用したルートの南側に、ジルケン＝タラ付近を経由するルートが存在すると答えている。このルートは、ラサを出てランタンからカラ＝ウス(ナクチュ、Ti. nag chu, Ma. kara usu, 那曲)まで、進軍時に駅を設置したルートと共通している⁹⁾。ナクチュ以降の地名については、シャルラブザ峠は『雍正十排図』(7排西4)でソクツェンデン寺の東に確認できるシャルラ峠(Ma. šarula dabagan)を指している¹⁰⁾。したがって、このジルケン路はナクチュで進軍時のルートから東に分岐してジルケン＝タラの北を通り、現在の玉樹市のやや北を通過すると考えられる。上記の史料

では玉樹付近の具体的な経路は説明されていないが、同時期にジルケン路を往来した使者等が、青海とチベットの境界地帯を東流するディチュ河(Ti. 'bri chu, Ma. muru usu, ムル＝ウス、通天河)を白塔渡口(Ma. cagan subargan dohon)で渡っている事例を複数確認できる¹¹⁾。白塔渡口は、玉樹州ティドゥ(Ti. khri 'du, 称多)県内で玉樹市の北40km程の位置にあるディチュ河の渡河地点であり、ジルケン路を経由する場合にこの渡口でディチュ河を渡ると考えられる。そして、ディチュ河を渡った後は北上して、最終的には黄河源流域のソロム(星宿海付近)で再び進軍時のルートに合流し、西寧に至るとい¹²⁾。

ただし、このルートはジルケン＝タラ自体を通過しないため、清朝が当初想定していたジルケン路とは細部で異なる可能性がある。実際、ジルケン路の情報を伝える前述のチャガン＝ダンジンの属下の供述によると、シャルラブザ峠から南のジルケン＝タラを通過するルートも存在し、そこから黄河南岸のチャガン＝ダンジンの牧地、さらには松潘へも到達できるとい¹³⁾、ジルケン＝タラを経由して西寧に向かう場合は遠回りだと述べている¹³⁾。

-
- 6) ソクツェンデン寺(Ti. sog tsan dan dgon)は、ソク(索)県北部に位置し、この地域最大のゲルク派チベット仏教寺院である(格勒他1993: 324)。
- 7) ナンチュン県の西方に流れるダブチュ河(Ti. gdab chu, 達曲)と推定される(国家測絵総局測絵研究所・青海省革命委員会測絵局1979: 34)。
- 8) ザチュ河の上流付近に位置し、チベット語でdge rtseないしsgel tsheと表記され、清朝史料では格爾吉(Ma. gergi)とも表記される(佐藤1978: 24, 151-152, 191)。
- 9) ランタンからカラ＝ウス(ナクチュ)までの地名は、佐藤(1978: 18-21)参照。
- 10) 「シャルラブザ(Ma. šaru labdza)」の「ラブザ」は、峠などに建てられる「土地神の社(Ti. lab tse)」(星他2020: 395)の音写で、チベット語の地名としては「シャル峠(峠: ラ, Ti. la)」と推測されるが、現在の地名は不詳。
- 11) 以下の3件の撫遠大將軍允禔の奏摺を参照。康熙58(1719)年4月16日付奏摺『撫遠』1: 59a-66b, 康熙59(1720)年2月9日付奏摺『撫遠』6: 28a-33b, 康熙60(1721)年3月27日付奏摺『撫遠』16: 36a-49a。
- 12) 経路として挙げられる地名の内、マムト河は不詳。
- 13) 具体的には、「もし松潘に行く人なら、ここからランタン……を行き、ジルケン＝タラを過ぎてチタルガナ河經由で行って、我らの牧地を過ぎて松潘に至る。……西寧に行く道なら、ジルケン＝タラの北2日程にあるゲルツェ、玉樹のタングトの牧地を過ぎていく。ジルケン＝タラを過ぎて西寧に行けば、非常に遠回りになる(aikabade sung pan de genere niyalma oci ubaci langtan ... deri yabume jiruken tala be darime cicirgana bira deri genefi, meni nukte be darime sung pan de isinambi, ... si ning de genere jugün oci jiruken tala i amargi juwe inenggi on de bisire gerts'e, ioi šu i tanggüt nukte be darime genembi, jiruken tala be darime si ning de geneci ambula goro šurdebumbi,)」と記される(康熙60(1721)年2月23日付の撫遠大將軍允禔の奏摺『撫遠』14: 2a-25b)。

これに関して、1709年にジャムヤン＝シェーパ1世がラサから青海東北部の貴徳へと移動した際の記録が参考になる¹⁴⁾。それによると、ジャムヤン＝シェーパ1世は、ナクチュ河畔を出てソクチュ河を渡った後、ニンタン(Ti. snying thang)、すなわちジルケン＝タラに至り、その後ラクシュル(Ti. rag shul, 拉秀)、バヤン＝カラを経てソロム湖(Ti. mtsho so lo ma)に到達している。理由は不明だが、彼はジルケン＝タラを経由しながらも、そこから北に向かって黄河源流域のソロムに至っているのである。総督エレンテイの報告した「ジルケン路」はこのルートを想定していたと考えられ、ほぼ同時代にジャムヤン＝シェーパ1世が通過した事例を確認できることから、遠回りではあるものの当時のラサ・西寧間を結ぶ交通路の1つであったといえよう。

2. ククサイ路

ククサイは、金沙江上流のディチュ河の渡口であり、地方志で示される青海ルートの経由地である(佐藤1978: 27)。このククサイ路は、佐藤の明らかにした「官道」であり、西寧から日月山付近を南下し、青海湖の南東を進み黄河源流域を通り、ククサイでディチュ河を渡った後、ナクチュを経由してラサに到達するルートである。佐藤が明らかにした通り、清朝軍やダライ＝ラマ5世、パンチェン＝ラマ3世がこのルートを通しており、ラサ・西寧間の重要な交通路であったことは疑いない。実際、前述の青海ホシュート部のチャガン＝ダンジンの属下も、平坦で近い

「本当の大道(Ma. jingkini amba jugün)」と供述している¹⁵⁾。さらに、『康熙皇輿全覽図』『雍正十排図』『乾隆十三排図』のいずれにおいても、ラサ・西寧間の交通路が点線で表記されているが、それはこのククサイ路だけであり、少なくとも乾隆年間までの清朝では、ククサイ路がラサ・西寧間の基本ルートとみなされていたと考えられる。

既にこの交通路の全体像は解明されているため、本稿では基本的に佐藤の研究を踏まえて議論を進める。ただし、佐藤の研究では、本ルートの名称となっているディチュ河の渡河地点について看過できない問題があるため、まずその点を整理して、このルートの特徴を検討する。

佐藤が焦応旂の『蔵程紀略』に基づき明らかにしたように、1720年の清朝の第二次進軍においてこのルートが採用されており、実際に撫遠大將軍允禔の率いる軍が康熙59(1720)年7月20日にククサイ渡口で筏を用いてディチュ河を渡っていることを確認できる¹⁶⁾。なお、これに従軍した焦応旂は、ディチュ河畔に到達した後に、允禔の指示に従い「牛羊の押送」の任を負って「七岔河」を渡り、官兵に合流したと記している¹⁷⁾。また、同じく従軍した呉廷偉も、ククサイに到達した後に兵を渡すための「牛皮の筏」を作る土城を横目に進み、「七岔河地方」で馬に乗って渡河してククサイに戻ったことを記している¹⁸⁾。すなわち、允禔が率いた本隊は、ククサイで筏を作ってディチュ河を渡ったのに対して、焦応旂や呉廷偉は「七岔河」ないし「七岔河地方」で騎馬、ないし家畜と

14) 『ジャムヤン＝シェーパ1世伝』73ab。

15) 康熙60(1721)年2月23日付の撫遠大將軍允禔の奏摺『撫遠』14: 2a-25b。

16) 康熙59(1720)年7月22日付の撫遠大將軍允禔の奏摺『撫遠』9: 44a-53b。

17) 『蔵程紀略』55。

18) 『定蔵紀程』246-247。なお、佐藤(1978: 27, 49等)はディチュ河の渡河地点の「七岔河」が「七渡口」「イケ＝ククサイ」と同一の地点であると説明する一方で、「イケ＝ククサイ」の北に位置する別の地点とも説明しており(佐藤1978: 77)、混乱が見られる。実際の史料や地図の記述から、イケ＝ククサイと「七渡口(ラブドゥン, ドロン＝オロム)」は別に確認できるため、両者は別の地点を指すと判断できる。

ともに渡河してククサイに戻っているのである。ここに現れる「七岔河」ないし「七岔河地方」は、同時代史料で「七渡口」を意味する地名として、チベット語ではラプドゥン (Ti. rab bdun), 満洲語ではドロロン＝オロム (Ma. dolon olom, Mo. doluḡan olum の音写) と表記され、ククサイより上流に位置するディチュ河の渡口を指す。同一の行軍の中で渡河地点が分かれていた理由について、佐藤 (1978: 77) は焦応旂が「牛羊の押送」を任務としていたため、周囲に草原が広がる七渡口を選んだとしている。しかし、上述の諸史料でも明らかなように、渡河地点の分岐は、草原が広がるという周辺環境ではなく、渡河方法に基づく区分にあったと考えられる。

このことを明確に示しているのが、第一次進軍に同行した参将シュミンの以下の供述である¹⁹⁾。

將軍エレンテイが……6月初9日にムル＝ウスでセレンに追いついたところ、セレンは兵を率いて先に行った。エレンテイはムル＝ウス河のこちらに駐留したまま兵が到着するのを待って、牛皮で船を作って2,000名の兵をやっと1,000名余り渡らせたところ、セレンのもとに銀を送りに行った知州 wang gio と糧米を送りに行ったダルハン＝ベクが突然戻ってきて「我らの両人はドロロン＝オロムに至っても班領セレンに追いつかなかった。聞けば、班領はその渡口の水が深く渡るのが難しいと言って、バイドゥ路から行ったという」と告げるので……。

このように、エレンテイより先行してククサイに到達していたセレンは、先にドロロン＝オロムに向かってディチュ河 (ムル＝ウス河) を渡ろうとしたものの、水が深く渡ることが出来なかったため、「バイドゥ路」へ向かったという。「バイドゥ」は後述のように、ドロロン＝オロムのさらに上流に位置する渡口である。この供述とほぼ同じ内容が、『聖祖実録』に総督エレンテイの報告としても確認できるが、それによると、ムル＝ウス河の水量が多く渡河できないものの、ドロロン＝オロムでは「七義河」を渡れるとして、セレンが先行することに決定したという。ただし、セレンはさらに上流のバイドゥ (Ma. baidu, 拜図) に向かったものの、七義河からバイドゥまでは峻険で通行できる道がないと報告されている²⁰⁾。

以上から明白なように、セレンがククサイでディチュ河を渡らずに、上流のドロロン＝オロムやバイドゥへ向かった背景には、河川の水深や水量の問題があったのである。実際、清朝のチベット進軍において、ククサイでディチュ河を渡る場合には必ず船や筏を製作しており、家畜を連れた一部の兵は、水量が少ない上流の渡口に向かっていたのである。このことは、『雍正十排図』(6排西3)の記述からも看取され、ククサイは「渡口 (Ma. dohon)」と記されているのに対して、ドロロン＝オロムは「馬の渡口 (Ma. morin i dohon)」と特記されており、渡河方法による区別が清朝の地図上でも明示されている。つまり、筏や船を用意できない場合、ククサイではディチュ河を渡ることができず、上流

19) jiyanggiyün erentei ... ninggun biyai ice uyun de muru usu de, sereng be amcanaha manggi, sereng cooha gaifi juleri genehe, erentei musu usu birai ebele tehei cooha isinara be aliyafi, ihaci i weigu weilefi, juwe minggan cooha be teni emu minggan funceme doobuha manggi, gaitai sereng ni jakade, menggun beneme genehe jyjeo wang gio, bele beneme genehe dargan bek amasi jifi alahange, meni juwe nofi dolon olom de isinafi, idui ejen sereng be amchakū, donjici idui ejen tubai dogon i muke šumin, doore de mangga seme, baidu jugūn deri genehe sembi seme alara jakade, ... (康熙 58 (1719) 年 5 月 12 日付の撫遠大將軍允禔の奏摺『撫遠』2: 6a-21b)。

20) 『聖祖実録』卷 280, 康熙 57 (1718) 年 7 月壬戌 (15) 日条。

のドロソ＝オロムで馬を利用して渡るという区分があったのである。

このような区分が必要であった背景として、筏や船の材料調達の問題が想定される。上述の諸史料では、清朝軍がディチュ河を渡る際に「牛皮」製の船や筏を利用していたと記されているが、これらはチベットで一般的に用いられる、「コワ (Ti. ko ba)」と呼ばれる船を指していると考えられる。コワは、主材料であるヤクの皮を柳の枝などの木材の骨組みに張って作られるものである（西川 1990: 中 279-280）。しかし、ディチュ河上流域は、森林限界との境界地帯にあるため、軍事行動のように大量の船が必要な場合には、材料となる木材を確保することには困難を伴う。実際、1728年にチベットでの政変に対応して西寧から派遣された清朝軍（柳 2012）は、ディチュ河を渡る際に以下のように筏の材料を調達している²¹⁾。

川を渡るとき、閑散大臣ダナイが主事シュドゥルンと領催ヤンウルを派遣して伐採して持ってきた350本の木と、臣周開捷以下の官兵がみな準備して持って来た500枚の牛皮の浮袋を筏に結び付けて、すべての官兵と行糧は、みなよく渡った。

このように、多くの兵を率いてククサイ渡口でディチュ河を渡る際には、筏の材料となる木材の調達が課題になるのである。したがって、必要な分の木材を調達できない場合には、上流のドロソ＝オロムへ迂回して馬を利用してディチュ河を渡る必要があったと考え

られる。

このドロソ＝オロムについて、第一次進軍で物資の輸送に携わりジュン＝ガル軍に捕らえられた、青海モンゴルのツェリンドンジュクなる人物は、「第18 駅」と表現している²²⁾。前述の通り、行軍のメインルートはククサイ経由であり、地方志や清朝の地図でもそのルートをラサ・西寧間の交通路としている。しかしながら、ディチュ河の渡口の分岐ルートであるドロソ＝オロムにも、行軍時に駅が設置されていたのである。この駅は、チベットへの進軍時に設置されたもので、各駅に緑旗兵10名と青海モンゴル兵10名が配備され²³⁾、第二次進軍の際にはラサまで計40の駅が設置されていた²⁴⁾。1721年に清朝軍が撤兵すると、駅も全て撤去されるが、後年に成立した地方志は、メインルートに設置した駅のみを路程として記載していると考えられる。つまり、分岐して設置されていた駅を地方志は網羅的に記載していないものの、ディチュ河での分岐であるドロソ＝オロムにも、実際には駅が設置されていたのである。

その点を踏まえて駅設置に関する議論を確認すると、さらなるルートの分岐が見出される。第二次進軍に先立ち、允禩は西寧から黄河源流域への駅の設置に関連して、「ソロムから横にツァイダムに合流する道に、また去年と同様に5つの駅を置きたい」と報告している²⁵⁾。第二次進軍でもツァイダム盆地へのルートに駅が設置されたかは不明だが、この報告から黄河源流域のソロムからツァイダム盆地に分岐する交通路が存在し

21) bira be doore de, sula amban danai, ejeku hafan šudulung, bošokū yangul be takūrafi, sacifi gajihā ilan tanggū susai moo, amban jeo k'ai jiyei ci fusihūn, hafan coohai uheri belheme gajihā, sunja tanggū ihanci i tulum be ada hūwaitafi, uheri hafan cooha, jeku gemu sain i dooha (雍正6 (1728) 年7月7日付のジャランガラの奏摺「滿文硃批奏摺」04-02-002-000149-0020)。

22) 康熙58 (1719) 年7月26日付の撫遠大將軍允禩の奏摺『撫遠』3: 76a-96b。

23) 『聖祖實錄』卷284, 康熙58 (1719) 年4月戊辰 (26) 日条。

24) 康熙58 (1719) 年11月6日付の撫遠大將軍允禩の奏摺『撫遠』5: 33a-49b。

25) solomu ci hetu caidam de acanara jugūn de, inu duleke aniyai songkoi sunja giyamun tebuki (康熙58 (1719) 年4月16日付の撫遠大將軍允禩の奏摺『撫遠』1: 89a-94b)。

ていたことは明らかである。このルートは、ラサと西寧を直接結ぶものではないが、対ジューン＝ガル防衛の観点、さらに青海湖の西に遊牧していた青海モンゴル王公の存在からも、清朝のチベット進軍に重要な意義を有していたと考えられる。このルートのツァイダム盆地側の起点は史料上に明示されないものの、1884年にブルジェヴァリスキーが（Пржевальский 1888）、1889年にロックヒルが（Rockhill 1891）、いずれもツァイダム盆地から黄河源流域へ向かっており、両者の辿ったルートと一致する可能性が高い。その場合、現在の都蘭県の香日徳鎮や巴隆郷一帯がツァイダム盆地の起点であったと想定され、付近は後述するバイドゥ路との合流点にもなっていたと考えられる。

3. バイドゥ路

前述の通り、バイドゥはククサイと同様にディチュ河の渡口であり、『雍正十排図』等の清朝の地図において、バイドゥという名の「馬の渡口（Ma. morin i dohon）」をディチュ河の最上流域の支流に確認できる。そのため、ラサ・西寧間の移動でバイドゥを通る場合、ツァイダム盆地を経由する西廻りの経路が想定される。佐藤（1978: 5-6; 1986: 780-781）は、これを現代の青蔵公路と同じくゴルムド（格爾木）を経由する、隊商や巡礼者用のルートであるとし、20世紀以降にラサ・西寧間の主たる交通路になったことを指摘している。しかし、佐藤が隊商や巡礼者のルートであったことの根拠として挙げるのは、1945年に西寧からラサに向かった木村肥佐生の記述であり、清代の利用状況を検討していない。ここでは、主に18世紀の事例

を挙げるとともに、19世紀以降の外国人の記述も参照してバイドゥ路の特徴を明らかにする。

このルートの利用を確認できる事例は、1740年代に3度にわたりジューン＝ガルが先代君主の供養を目的としてチベットに派遣した使節である。熬茶使節とも呼ばれるこの一団は、青海で交易した後ラサへ赴いており、青海・チベット間の往復の全行程を清朝が護送している。熬茶使節については多くの研究があり、多久（2014: 7-8）は1740年に派遣され、ラサに向かわずに青海から帰還した第1回の使節の経路について、西寧から黄河源流域のソロムを経由してナクチュへ向かう計画であったことを明らかにしている。また、多久（2016）は1747年の第3回の使節について、ツァイダム盆地西部のデブテルで交易した後チベットに向かったことを指摘しており、1743年と47年の経路の概要を紹介した Shim（2020: 63-65）も同様の事実を明らかにしている。しかし、いずれもツァイダム盆地からナクチュまでの経路について、詳細を分析していない²⁶⁾。

清朝史料に現れる地名の比定は非常に困難であるが、1743年と47年の経路の詳細を確認すると、いずれも青海ではツァイダム盆地から出発し、バイドゥ渡口でディチュ河を渡ってナクチュに到達している。1743年の使節は、青海のハダン＝ホシヨを出発し²⁷⁾、バヤン＝カラ山脈を越えてナムチト＝ムレン河を渡り、その後バイドゥ渡口でディチュ河を渡る経路を辿ったことが確認できる²⁸⁾。また、1747年の使節は、ツァイダム盆地西部のデブテルを出発し²⁹⁾、バヤン＝カラ山脈の北嶺ブルン路とされるルートを採用して、同じ

26) なお、郭（2015）や呂（2017）は、『熬茶檔』を数多く引用しているため、使節が辿った地名やルートに関する記述も示されているが、地名等の比定が行なわれておらず、ルートを読み取ることはできない。また、Shim（2020: 63-65）はチベット・ジューン＝ガル間の交通路研究の一環として言及しているため、ツァイダム盆地とチベットの間の地名・交通路の分析は不十分である。

27) 『熬茶檔』上：493-512。

28) 『熬茶檔』下：1307-1316。

29) 『熬茶檔』下：1325-1328。

くバイドゥ渡口でディチュ河を渡っている³⁰⁾。ツァイダム盆地の出発地として挙げられる2地点のうち、デブテルは『雍正十排図』(6排西4)にてウルトゥムレン(烏図美仁)河の北岸に確認できるハジルから東に向かい、ゾーハ(Ma. jooha, 現在の竈火), トロイ(Ma. toroi, 現在の托拉海)を経た地点に確認できることから、現在のゴルムドとほぼ一致すると考えられる。他方、ハダン=ホショについては、1743年の使節を出迎えるためにデブテルに駐留していた理藩院侍郎ユポーが³¹⁾、蚊や蛇の発生時期に砂漠を避けるために、グルバン=ゾーハ(Ma. gurban dzooha) 経路由で西方のガスに向かう際に、デブテルから3日で到達している³²⁾。グルバン=ゾーハ路の詳細は不明だが、砂漠を回避するという目的を考慮すると、デブテル・ハジル間の一般的なルートの南に位置していたと考えられることから³³⁾、ハダン=ホショはデブテルの南西付近であろう³⁴⁾。

ツァイダム盆地以降の經由地は、史料上に詳細が示されないものの、ナムチト=ムレン河はナムチト=ウラン=ムレン河とも記され、現在はチベット語のチュマル河(Ti. chu dmar, 楚瑪爾)として知られるディチュ河の支流である。使節のツァイダム盆地での出発地点が現在のゴルムドの近辺であり、そこからチュマル河、そしてディチュ河上流の

バイドゥ渡口を渡りナクチュに至ることから、バイドゥ路は現在の「青藏公路」と基本的に一致するといえよう。このルートは、青海のジュン(宗加)旗から出発した西川や木村が辿ったルートより西からツァイダム盆地を出発するが、特にツァイダム盆地南部からナクチュまでの部分は、ほぼ同一と思われる。佐藤はこのバイドゥ路を「新しい道」とみなしているが、この熬茶使節の事例から、必ずしも新旧の問題ではなく、ルート選択の背景としてその他の要因を考慮しなければならない。

ジュン=ガルが中央チベットに直接向かう場合には、青海を経由せずに西チベットを通過するルート等が存在していたが(Shim 2020: 59-77)、熬茶使節は清朝との交易を前提としていたため(呂 2017: 156-195)、青海を経由する必要があった³⁵⁾。使節は西北のジュン=ガルから青海に到来することから、ツァイダム盆地の西部を通る上述のルートを利用するのは必然とも考えられる。しかしながら、1743年の例では使節の一部が西寧近郊のトンコルで交易した後に、再びツァイダム盆地のデブテル付近に集結してからチベットへ向かっており、必ずしもジュン=ガルからの近さでバイドゥ路が選ばれたわけではない。ここで想起されるのが、ククサイ路でのディチュ河の渡河方法によるルートの

30) 『熬茶檔』下: 1307-1316。

31) 『熬茶檔』上: 301-304。

32) 『熬茶檔』上: 307-310。

33) 『青海省海西蒙古族・蔵族・哈薩克族自治州概況(初稿)』の附図にて「古隆祖吾戸」とされる地点が、このグルバン=ゾーハを指す可能性がある。

34) Shim (2020: 64) は、乾隆8(1743)年7月20日付のユポーの奏摺(『清代新疆滿文檔案匯編』6: 295-302, 『熬茶檔』上: 397-411)に基づき、使節がガスからハジル、ハダン=ホショ、ウルトゥムレンの順に通過したとする。しかし、同奏摺の記述は、使節がハジルからハダン=ホショに向かった際に、出発翌日にウルトゥムレンに到着したと解釈すべきである。他の史料でも、ハジルからデブテル経由でハダン=ホショに向かうといった記述を確認できる(『熬茶檔』上: 319-342)ことから、ハダン=ホショの位置に関するShimの論述は誤りである。

35) 実際、チベットからの帰路は、清朝との交易を必要としなかったため、青海経由のルートではなく、さらに西のマルジャン=クチャ経由でツァイダム盆地西北のガスへ向かって帰還している(1743年の使節は『熬茶檔』上: 863-870, 1747年の使節は『熬茶檔』下: 1869-1875参照)。なお、「マルジャン(Ma. maljan)」はモンゴル語で qaljan と同義語であり、バイドゥ渡口の西に位置する「カルザン=クチャ」(佐藤 1978: 379)と考えられる。

分岐である。ディチュ河を渡る場合、ククサイでは筏や船が必要であり、馬の場合はドロン＝オロムで渡るという区分があった。ジュン＝ガルの熬茶使節の場合に留意しなければならないのは、家畜の構成である。砂漠・オアシス地帯を支配下に収めていたモンゴル遊牧勢力のジュン＝ガルは、チベットへ使節を派遣する際に、馬と駱駝を騎乗・運搬に用いていた。実際、使節が青海に到来した時点で騎乗用の馬と荷駄用の駱駝の一部が疲弊していたため、清朝は彼らに馬と駱駝を供与している³⁶⁾。

高原地帯であるチベットにおいては、一般的にヤクが荷駄用の家畜として重要な役割を担っていたが、熬茶使節の荷駄の運搬を担った駱駝との差異として、ブルジェヴァリスキーがディチュ河での渡河の状況を以下のように記述していることが参考になる(Пржевальский 1888: 178)³⁷⁾。

(現地の数人のラマたちが) ディチュ河を渡るために小舟を持ってきてくれた。……現地住民はこの小舟で人間や家畜を渡しているとのことであった。馬とヤクは小舟に乗せないで、普通泳がせて渡した。こうした方法で渡すために、ディチュ河の深い急流に駱駝を入れることはとうてい考えられないことであった。

ブルジェヴァリスキーの探検隊も、熬茶使節と同様に駱駝を荷駄用の家畜として利用していたが、現地の人々が馬やヤクを泳がせてディチュ河を渡るのに対して、駱駝では渡ることができないため船を利用しているのである。同様のことは、増水した黄河源流域での渡河状況の記述でも確認でき(Пржевальский 1888: 208)、駱駝の場合には

ヤクや馬と異なり水量の多い河を泳いで渡ることができないのである。

近代の外国人の記録を確認すると、西川(1990: 中82-106)の記述などからも、ディチュ河の渡渉にはとりわけ大きな困難を伴っていたことを確認できる。そのため、近代に青海からチベットへ向かう隊商は、一般的にチベットの乾季に当たる秋から冬にこのルートを移動するとされる(Пржевальский 1875-76: vol. 1, 309; 西川1990: 中129)。これには、乾燥した糞を燃料として確保する必要があったことも影響していたが(Пржевальский 1875-76: vol. 1, 309)、駱駝を利用する隊商の場合には、特に河川の水量が少なくなる乾季に移動する必要があったのである。熬茶使節も同様に、1743年のケースは10月19日(乾隆8年9月3日)、1747年のケースは12月14日(乾隆12年11月13日)にツァイダム盆地を出発している³⁸⁾。熬茶使節はチベットの寺院や高僧への大量の布施を運搬しており(郭2015; 呂2017)、まさしく駱駝を利用した近代の隊商と同じ陣容で、乾季にほぼ同じルートを利用しているのである。したがって、バイドゥ路は駱駝を主体とした隊商であっても、乾季に限って利用できるチベット・青海間の交通路であったといえよう。

以上のように、ラサと西寧を結ぶ交通路として、1717年のチベットへの進軍時点で清朝は3つのルートの存在を確認していたが、それらは以下のような特徴があった。東チベット経由のジルケン路は、狭い道であるため少人数の場合に利用し、四川方面や黄河東南岸の青海モンゴルの牧地へも分岐する交通路である。そして、従来の研究では「官道」とされた最短ルートのククサイ路は、黄河源流域のソロムでツァイダム盆地へと分岐するルートが存在し、ディチュ河をククサイで渡

36) 『熬茶檔』上: 493-512。

37) 以下の訳文は、邦訳(加藤・中野訳1967: 72)に基づき、原文と対照して本稿の記述に併せて一部表記を改めている。

38) 1743年の出発日は『熬茶檔』上: 493-512, 1747年は『熬茶檔』下: 1307-1316参照。

る場合には船や筏が必要で、馬を連れている場合には上流のドロソ＝オロム（ラブドゥン）に迂回して渡河することが出来た。最後に、ツァイダム盆地を經由する西廻りのバイドゥ路は、乾季に限って駱駝による移動が可能なルートであったため、駱駝を主体とする隊商が利用できる交通路であったといえる。

この中で、バイドゥ路と呼ばれたルートについては、ツァイダム盆地での分岐が想定されるものの、現在のゴルムド付近を出発してディチュ河の最上流域を經由してナクチュに到達するという基本的な枠組みは、近代にチベット・青海間の主要な交通路として利用されるルートと一致している。ただし、18世紀の清朝史料に現れる「バイドゥ」という地名が、19世紀以降の史料では見出すことができない。そのため、以下ではこのルートを青海公路交通史編委会（1989）の表記を採用して「ツァイダム西路」とし、特にチベット・清朝間の使節に重点を置いて、このルートが使節の往来に利用されるようになった背景を検討する。

II. ククサイ路からツァイダム西路利用への変化

前章の検討を通じて、清朝が把握していたチベット・青海間の3つの交通路の存在が明らかになったが、これらの交通路の内、近代に西寧からラサへと向かう際に主として利用されるのは、ツァイダム盆地西部を經由するルートである。実際、19世紀中葉以降に西寧からラサを目指した外国人は、例外なく青海湖の南北のいずれかを西へ進み、ツァイダム盆地を起点としてラサへ向かっている³⁹⁾。

さらに注意すべきは、外国人が残した記録における、チベット・青海間の交通路に関する情報である。1905年2月に西寧からラサに向かった寺本婉雅は、交通路の1つとして「清人」からの情報としてククサイ路を記載するが（寺本1974: 148-149）、それは地方志を引き写したものに過ぎず、西寧からラサへ向かう主たるルートとして記述しているわけではない。実際、寺本が利用したのは、ツァイダム盆地からディチュ河上流域へと南下する、ツァイダム西路と同様のルートであった。また、1945年に西寧からラサに向かった西川一三は、ラサへの交通路として「サルタン＝ジャム」「チベット公路」「バル＝ラム」の3つを挙げる。このうち、サルタン＝ジャムはツァイダム西路とほぼ同じルートと考えられ、それを最も一般的なラサへの巡礼路とみなしている。また、「チベット公路」は、西寧・玉樹間で馬歩芳の整備した道路を經由するルートだが、利用されることが少ないといい、「バル＝ラム」は西寧から東へ向かい民和を南下して東チベットのデルゲを經由するルートである（西川1990: 上428-430, 中129）。このように、清朝軍やダライ＝ラマ5、7世、パンチェン＝ラマ3世が利用したククサイ路は、19世紀末から20世紀初頭において、実際の利用例を確認できないのみならず、交通路に関する記録からも見出せなくなるのである。

では、なぜ19世紀末にこのような状況が現出したのであろうか。以下では、その原因を探るために、主にチベット・清朝間における定例的な使節の往来を中心として、交通路の利用に変化が生じたことを確認するとともに、その変化の背景を検討する。

39) 1845年のユック（Нус 1850）、1872、84年のブルジェヴァリスキー（Пржевальский 1875-76; 1888）、1889年のロックヒル（Rockhill 1891）、1898年のラインハルト（Rijnhart 1901）、1905年の寺本（1974）、1945年の西川（1990）と木村（1958）等、数多くの例がある。なお、彼らの全てがラサへ向かったわけではなく、黄河源流域や玉樹へと向かった例もある。しかしながら、いずれも青海湖の南東を通過するククサイ路を採用していないことに注意すべきである。

1. 清朝の四川ルート利用

1720年にラサに到達した清朝軍は、青海・四川・雲南の3路に分かれて進軍したが、撤退時には青海からの軍も四川ルートを利用した。その背景について、青海ルートは経路の大半が無入地帯であり、進軍時に高山病や略奪による被害に悩まされたのに対し、四川ルートは交通路上に村落が絶えず、木材の燃料が豊富にあったことが指摘されている(石・王 2018: 145)。

ただし、撤退時の議論を仔細に確認すると、青海ルートの問題点については、高山病や略奪の被害よりも、以下のように、むしろその年の気象条件に大きく影響を受けていたことが分かる⁴⁰⁾。

今ちょうど、冬の大寒の時期で空気がますます酷くなっている。ちかごろ、この道から来た青海の人々が告げることを聞くと、カラ=ウス(ナクチュ)からこちらは、4、5日の間に大雪が降って、〔積雪の〕深さは膝を超えている。非常に寒いうえに、糞はみな埋もれて、燃料を全く得られないという。大兵は当初来た道から帰還できないので、……〔郡王チャガン=ダンジンの属下に〕問うと「……この道(ジルケン路)で人が行くことは稀で、糞が少ないうえに雪に覆われるので、全く燃料を得られない。今、大兵が戻って行くときに、將軍の来た道や我の来たこの道からは、どうしても行くことができないと思う。……」と告げる。

このように、1721年初頭に清朝軍はラサから撤兵しようとしていたものの、折からの大

雪により青海ルートの通行が困難になっていた。それは雪による通行への支障だけではなく、道中で動物の糞が雪に埋もれてしまい、燃料を調達できなくなったことが原因として説明されていることに注意すべきである。そして、人の往来が多いはずのククサイ路でさえ、積雪により燃料として糞を調達できない状況にあり、そこから東に分岐する往来の少ないジルケン路は、さらに通行が困難になっていたと説明されているのである。道中での燃料の調達にかかる問題は、前章で明らかにした青海の3ルートのいずれもが抱える問題であり、例年にない大雪により燃料糞を拾うことができず、青海ルートでの帰還を断念せざるを得なかったのである。これに対して、四川ルートは青海ルートに比して温暖で、道中に村落が点在するうえ、燃料として木材を調達できるという利点があった。そこで、清朝は維持が困難な青海ルートの駅舎を撤去し、全ての軍を四川ルートで撤退させたのである。前章での検討からも明らかのように、青海ルートは過酷な自然環境を背景として、渡河において家畜に依存せざるを得ないという限界があったが、それは燃料の調達という点においても同様だったのである。したがって、1721年の清朝軍の撤退時に、家畜に依存する青海ルートの限界が大雪により顕在化したといえよう。

この経験を踏まえ、清朝は四川ルートの利用へ急速に転換していくのである。以降の清朝は、グルカ戦争のように、軍事行動に際して青海ルートと四川ルートを併用する場合こそあったものの、新たにチベットに派遣されるようになった駐蔵大臣は、1745年には成

40) te jing tuweri amba beikuwen i erin sukduen ele nimecuke ohobi, jakan ere jugun deri jihe huhu noor i ursei alara be donjici kara usu ci casi, duin sunja inenggi ambarame nimarafi sumin tobgiya be dulekebi, umesi beikuwen bime fajan gemu gidabufi dejirengge fuhali baharaku sembi, amba cooha da jihe jugun deri amasi bedereme banjinaraku ofi ... fonjici alarange ... ere jugun de niyalma yaburengge seri ofi fajan komso dade nimanggi de gidabure jakade, fuhali dejirengge baharaku, te amba cooha amasi generede jiyanggiyun i jihe jugun, mini ere jihe jugun deri yabuci ainaha seme ojarah seme gunimbi, ... sembi, (康熙 60 (1721) 年 2 月 23 日付の撫遠大將軍允禔の奏摺『撫遠』14: 2a-25b)。

都からラサへ向かうことが基本となったのである(喜饒尼瑪・王 2016: 632)。無論、この背景には自然環境以外の要因として、1724年に始まる清朝の青海支配の影響を考慮する必要がある。1724年以前において、チベット王を輩出した青海ホシュート部への清朝の政策は、チベット政策と一体となっていたため、西寧を拠点としていた。1724年に清朝が青海の支配を開始し、青海ホシュート部のチベット王権を喪失させると、西寧にチベット政策の拠点を置く必然性がなくなり、より安定的な交通路である四川ルートの利用に支障なく移行できる状況にあったことも影響しているであろう。

以上のように、1720年代以降の清朝の青海ルート利用は、18世紀末のグルカ戦争のような軍事作戦における限られた事例のみとなり、清朝からチベットへの定例的な使節や大臣の派遣は、基本的に四川ルート利用へと移行するのである。

2. チベット使節のツァイダム西路利用への変化

清朝が四川ルート利用に移行したのに対して、チベットから清朝への使節派遣は、佐藤が明らかにしたパンチェン＝ラマ3世の事例のように、青海のククサイ路の利用が継続していた。そこで、次にチベットから清朝へ

の使節派遣におけるルート選択の問題を検討し、近代にかけて青海ルートの利用がククサイ路からツァイダム西路へと変化する過程を考察する。

ククサイ路の道程を記載する『衛蔵通志』(巻4, 程站)によると、このルートは「毎年ダライ＝ラマとパンチェン＝エルデニが、ケンポ(Ti. mkhan po)とナンソ(Ti. nang so)を北京に派遣し、4月に通行する」という。ダライ＝ラマとパンチェン＝ラマは、1742年以来、隔年で年班として北京にケンポとナンソの地位にあった人物を派遣していたが⁴¹⁾、それぞれが交互に派遣したため、実質的に毎年チベットから北京に向けて使節が派遣されていた(小松原 2019)。

チベットの使節が利用したルートについて、先行研究では『清史稿』(巻382, 瑚松額列伝)に基づき、青海・四川・チベットの境界地帯のゴロク族による略奪を回避するために、1837年にツァイダム盆地を経由するルートに変更されたことが指摘されている(青海公路交通史編委会 1989: 113)。ただし、ゴロク族による掠奪は突発的に発生したのではなく、18世紀後半に頻発していることを『実録』や『青海事宜節略』等から確認できる。そして、その最初の事例が1751年に発生し⁴²⁾、翌1752年に西寧辦事大臣シュミンは乾隆帝の指示に従って以下のように対応している⁴³⁾。

41) ケンポは一般に僧院長を意味するが、この場合はチベット政府の高位の僧官を指しており、ナンソはチベット政府の俗人官僚である。チベットから北京への年班の使節は、この2名が主たる成員となって派遣されていた(Petech 1973: 7-8, 237)。

42) 乾隆16(1751)年7月9日付の西寧辦事大臣シュミンの奏摺「滿文硃批奏摺」04-02-002-000349-0021。

43) neneme g'olok i fandz sa durihe bancen erdeni i elcin isi sinin i gamaha šangnaha jaka hacin be, buhengge be amasi buhe, kemuni buhekū jaka be getukeleme baicafi ciralame bošobufi amasi bukini ... ere jergi fandz sa, umai dorgi ba i irgese adali akū, gemu ulhicun akū urse, damu esci tehe ba, dzang de hafunara amba jugūn, ceni cihai emdubei duribure tabcilabure kooli bio, ... erעי julesi duleme yabure alban takūran ocibe, dzang ni elcisa ocibe, šuming ni baci, huhu noor i monggoso, si ning ni harangga fandz sebe acara be tuwame tucibufi, jugūn i unduri saikan karmatame, g'olok sede duribure tabcilabure de isiburakū obume dulembukini, ... sehe ... aha šuming bi, dergi hese be gingguleme dahafi, elcin k'ambu, nangsu be tuwašatame benere niyalma be tucibure de, jasak i giyūn wang sonomdanjin se alahangge, ... te wargi dzang ni elcisa be tuwašatame benebure de, be, ejen i gosime ujiha ten i kesi be hukšeme, cihanggai beyei morin kunesus belhefi benembi, damu aniyadari elcisa be benere de, meni huhu noor ↗

〔乾隆17(1752)年2月17日、乾隆帝は〕「先にゴロクの番子らが奪ったパンチェン＝エルデニの使者イシ＝シニンンの持って行った賜品を取り返したが、まだ返還していない物品を明らかに調べて厳しく取り立てて取り返すように。……これらの番子らは、全く内地の民と同様ではない。みな愚昧な人々である。ただ彼らの住地は、チベットに通じる大道である。彼らの意のままに、ひたすら略奪される例があるか。……今後、通過する差役であってもチベットの使者たちであっても、シュミンのところから、青海のモンゴルらと西寧管下の番子らをしかるべく出して、道中よく保護し、ゴロクらに略奪されないようにして通過させるように。……」と旨を下した……、奴才シュミン我が、上諭に謹み従って使者のケンボヤナンソを護送する人を出すとき、扎薩克郡王ソナム＝ダンジン⁴⁴⁾らは「……今、チベットの使者たちを護送させるとき、我らは主の慈しみ養った極みの恩を戴き、望んで自らの馬や行糧を備えて送る。ただ、毎年使者たちを送るとき、我らの青海の境界を出てムル＝ウスまでは、全く人が住まないうえに、往来に3ヶ月余り要する。出した人が非常に多ければ、馬や行糧を備えるのが少し難しい。人が少なければ、また保護することにならない」と告げる。かようなので、奴才我は、しかるべく青海の協理台吉チョインピル＝ガルサンを首領としてモンゴル兵100名、奴才我らの衙門所管の番子50名を出して、……西寧から出発させて送っていた。

ゴロクと呼ばれる人々は、主に黄河源流域から玉樹方面にかけての地域を住地としており、この報告のように、18世紀後半以降にチベットから派遣される年班の使節の物品を掠奪する事件を頻繁に引き起こしていた。彼らの掠奪に対して西寧辦事大臣シュミンは、西寧所管のチベット人に加えて、青海モンゴル王公にも兵馬と行糧の供出を指示し、チベット人50名と青海モンゴル兵100名に西寧からディチュ河(ムル＝ウス)まで使節を護送させたという。注意すべきは、青海モンゴル王公ソナム＝ダンジンの懸念に示されるように、往来に3ヶ月もの期間を要する護送にかかる負担である。前述の通り、チベットからの年班の使節は毎年派遣されていたため、西寧とディチュ河畔の間の護送を義務付けられることは、継続的な負担になったと考えられる。

さらに、ゴロク族による掠奪は、往来する使節に対するものだけでなく、現地の青海モンゴルにも及んでおり、18世紀後半にはゴロク族への対策が清朝の青海モンゴル政策の主たる課題となっていた(杜2003)。特にツァイダム盆地南部から黄河源流域にかけての地域では掠奪が多く、青海に居住していたパンチェン＝ラマの商上も被害を受けて、北に移住していたことを確認できる。商上とは、ドライ＝ラマやパンチェン＝ラマが徴収する税や属民をはじめとする財産を指し、青海にもそれぞれの商上の牧地が存在していた。ドライ＝ラマの商上については、ラサ・西寧間を往来する使節に家畜や物資を補給する役割を担っていたことが明らかになっており(青海公路交通史編委会1989:145;岩田2019)、後

↗ i jecen ci tucifi muru usu de isitala fuhali niyalma tehekū bime, amasi julesi ilan biya funceme baibumbi, tucibuhe niyalma hon labdu oci, morin kunesun belhere de majige mangga, niyalma komso oci, geli tuwašatara karmatara de isirakū seme alambi, uttu ofi, aha bi, acara be tuwame huhu noor i aisilara taiji coimpil, galsang be dalabufi, monggo cooha emu tanggū, aha meni yamun harangga kadalara fandz susai tucibufi, ... si ning ci jurambufi unggihe bihe, (乾隆17(1752)年9月10日付の西寧辦事大臣シュミンの奏摺「滿文硃批奏摺」04-02-002-000359-0031)。

44) 乾隆11(1746)年に郡王エルデニ＝エルケ＝トクトナイの旗から分立した前左翼頭旗の扎薩克を指す(岩田2019:85)。

述の通りパンチェン＝ラマの商上も同様の機能を果たしていたと考えられる。そのパンチェン＝ラマの商上を現地で管理していたケンポは、1780年に西寧辦事大臣ファフリに以下のように報告している⁴⁵⁾。

我らは元来オドン＝タラ⁴⁶⁾、ソロム等の地に遊牧していた。我は年が幼く、何年かを覚えられなかったが、ゴロクの賊に侵害されて住むことができないので、こちらに移りシラ＝デブセクという地に来て、扎薩克グンプ＝ラプタンとともに住んだ。シラ＝デブセクの地でまたゴロクの賊に侵害されたので、完全にグンプ＝ラプタンの牧地に移り住むとき、入りきらないので、王であったグンチュク＝ダシ⁴⁷⁾の牧地に一半を住まわせた。乾隆22(1757)年、扎薩克であったグンプ＝ラプタンが前任の大臣に告げて上奏し、彼の人々を全てドロソ＝ダバに移して、今いる牧地のツァイダム、バヤン＝トホイ、ヨホロイ等の地をパンチェン＝エルデニに献じたので、王であったグンチュク＝ダシの牧地にいる人々を同じ地に移住させた。

ここにあるように、パンチェン＝ラマの商上

は黄河源流域を牧地にしていたというが、少なくとも乾隆22(1757)年以前にゴロク族の掠奪により、シラ＝デブセクへ移住し、さらにツァイダム盆地のバヤン＝トホイやヨホロイと呼ばれる地へ移住していたという。以上の地名の正確な比定は困難だが、最終的な移住先のヨホロイは、トソン＝ノールを源流として北西に向かい、ツァイダム盆地へと流入するヨクロイ河(Ti. yog ro'i chu)を指すと考えられる(国家測絵総局測絵研究所・青海省革命委員会測絵局1979: 229)。グンプ＝ラプタンは西右翼前旗の扎薩克であり、この史料による限り、1757年以前の彼の牧地はツァイダム盆地南部のヨクロイ河流域だったようで、その土地をパンチェン＝ラマに献上したという⁴⁸⁾。1757年までに移動したとされるこの位置は、パンチェン＝ラマの商上を基礎として成立した海西州都蘭県内の香日徳鎮の位置とも一致する⁴⁹⁾。したがって、黄河源流域に存在していたパンチェン＝ラマの商上が、1757年にはツァイダム盆地南部の現在の香日徳鎮付近に移動し、それが近代まで維持されたと考えられる。

このパンチェン＝ラマの商上は、ディチュ河の上流域を経由してラサへ向かった近代の外国人の多くが通過しており、先述のように

45) be daci odon tala solomu i jergi bade nukteme tembihe, bi se ajigen ya aniya be ejeme mutehekū, g'olok hūlha de gasihyabufi teci ojarahū turgunde, ebsi gurime sira debsek sere bade jifi, jasak gumburabtan i sasa tehe sira debsek i bade, geli g'olok hūlha de gabsihyabuha turgunde, šuwe gumburabtan i nukte de gurifi terede baktarakū ofi, wang bihe guncukdasi i nukte de, emu dulin tebuhe, abkai wehiyehe i orin juweci aniya jasak bihe gumburabtan, nenehe tušan i amban de alafi wesimbūfi, ini urse be yooni dolon daba de guribufi, ne bisire nukte caidam, bayan tohoi, yohoroi i jergi babe bancen erdeni de alibuha turgunde, wang bihe guncukdasi i nukte de bisire urse be, emu bade guribufi tebuhe, (乾隆45(1780)年4月26日付の西寧辦事大臣ファフリの奏摺「満文録副」2825-030)。本件の概要は、『青海事宜節略』9-10参照。

46) 星宿海としても知られる黄河源流域の湖沼地帯を指す。

47) グーシ＝ハンの第6子ダライ＝パートルの裔で、西前旗の扎薩克である(佐藤1986: 468)。

48) 清朝支配以前、彼の一族は大通河の北岸を牧地としていたが(佐藤1986: 454)、清朝によりトソン＝ノールの南のトゥシエントゥ(Ma. tušengtu, 図申屯, 『雍正十排図』7排西3参照)を牧地に指定された(『雍正朝漢文硃批奏摺彙編』3: 27-43)。その後、経緯は不明ながら、ツァイダム盆地へと移住していたと考えられる。この西右翼前旗はグーシ＝ハンの第2子オンポの裔であり、清朝の政策方針に従って牧地の移動を繰り返したと考えられ、『会典事例』の牧地に関する情報も錯綜している。この点については、岩田(2019)参照。

49) 近代のパンチェン＝ラマの商上とヨクロイ河の位置関係については、Rockhill(1891: 139)、西川(1990: 上488-489)参照。

この付近から黄河源流域へと向かった事例も確認できる。それらの記録によると、シャンと呼ばれたパンチェン＝ラマの商上は、タシルンボから数年おきに任命されるケンボが領主となっていた寺領であり（Пржевальский 1888: 140–141; Rijnhart 1901: 220; 西川1990: 上457）、20世紀初頭には釐金（通行税の一種）を徴収していたという（寺本1974: 155）。この商上には、寺院（Ti. zhing sde dgon pa）が建設され、高僧たちの接待や使者の宿駅として機能し、ダライ＝ラマやパンチェン＝ラマが漠地との往来の際に駐錫したとされる（蒲1993: 250–252）。すなわち、この商上はパンチェン＝ラマの使節往来を支える機能を果たすものであり、従来はククサイ路上のソロムに位置していたが、それがゴロク族の略奪を受けて1750年代にはツァイダム盆地へと移動し、ククサイ路から離れることとなったのである。したがって、パンチェン＝ラマの使節往来の基盤である商上がツァイダム盆地へと移動し、さらに年班の使節往来において清朝が動員した青海のモンゴル人やチベット人の軍事力による保障が必要になる状況が、1750年代には既に現出していたのである。なお、チベットからの使節としては、ダライ＝ラマの商上も考慮に入れなければならないが、それも1746年頃に同じく黄河源流域のソロムを離れ、青海湖東南に牧地を移動している（岩田2019）。ダライ＝ラマの商上の移動先は、西寧とラサを結ぶククサイ路と、西寧から青海湖の南を經由してツァイダム盆地へと向かうルートの方とも近い位置にあり、ゴロク族の活動範囲からも距離があるため、その活動による直接的な影響は史料から見出すことが出来ない。しかしながら、黄河源流域でククサイ路の南北に及んでいたゴロク族の活動は、1750年代の時点で既にダライ＝ラマとパンチェン＝ラマが派遣

する年班の使節の往来に支障を生じさせていたのである。

このような状況に陥った背景として、1720年代に開始した清朝の青海支配が定着したことにより、青海モンゴルが清朝の指定した牧地内に活動を制限されたことが影響していると考えられる。青海モンゴル王公は、清朝の青海支配以前においては、自身の牧地を越えて、東チベットにも支配を及ぼして徴税を行っていた（手塚1999）。それが清朝支配により解体された影響で、それまで抑制されていたゴロク族の活動が活発化したと考えられ、チベット・青海間の最短ルートであるククサイ路での使節の往来には軍事的な保障が必須になったのである。

さらに、それは時代の経過に伴い深刻になっていったと推測される。前述の通り、使節の護送には当初150名を動員していたが、19世紀初頭には400名まで増加していたため、1808年に西寧辦事大臣文孚は、数年来、略奪が起きなかったことを理由として200名へと半減させたものの、その年に略奪を受けて嘉慶帝に批判されている⁵⁰⁾。ここから明らかのように、18世紀中葉以来、使節の護送自体が数十年にわたって継続し、その負担も増していたのである。このような状況は19世紀にも継続し、掠奪事件も絶えなかったため⁵¹⁾、1839年にはチベットからの使節のルートを、往路・復路ともにツァイダム盆地經由とするよう決定するのである⁵²⁾。ここで決定したルートについて、ククサイ路から黄河源流域でツァイダム盆地に分岐するルートなのか、ツァイダム西路でバイドゥ渡口を經由するルートなのかは史料上で明示されない。しかし、黄河源流域を經由する場合にはゴロク族の活動地域を回避できず、近代にラサに向かった外国人の利用した経路を勘案すると、ツァイダム西路利用へと変更したとみ

50) 『仁宗実録』巻200、嘉慶13(1808)年8月壬子(19)日条。

51) 一例として、『宣宗実録』巻295、道光17(1837)年3月戊子(11)日条参照。

52) 『宣宗実録』巻329、道光19(1839)年12月壬申(10)日条。

なされる。このようなルート変更を実現しえたのは、パンチェン＝ラマとダライ＝ラマの両商上が、ツァイダム盆地経由のルートに対応できる位置へ移動していたことも背景にあると思われる。

チベットからの年班の使節のルートは、清朝が以上のように変更せざるを得なかったのは、経路を変更した1839年時点で突発した問題ではなく、上述のように1750年代から継続する長年の負担の蓄積によるものといえる。さらに、毎年護送を強いられた青海モンゴルは、ゴロク族以外にも黄河南岸のチベット人の勢力拡大に圧迫されていた(杜2003)。これらを踏まえると、1724年以降の清朝の青海支配の定着による問題が、チベットからの年班の使節が利用する交通路の変更といった、チベットと清朝の関係にも及ぶ問題として顕在化したといえよう。また、以上の議論はチベットから清朝への公的な使節の交通路に関するものに限られることに留意すべきである。つまり、清朝の動員による軍備を整えた使節でさえも、略奪を防ぎきれずに交通路を変更せざるを得なかったのであり、十分に軍備を整えられない隊商や巡礼者であれば、なおさらククサイ路を安全に通行できたとは考えにくい。実際、隊商や巡礼者に同行して西寧からラサに向かった寺本婉雅や西川一三は、いずれもツァイダム西路を最も一般的なルートとみなし、その路程上で隊商や巡礼者の同行者を募っている。また、19世紀後半以降の外国人が西寧からチベットへ向かう際には、ことごとくツァイダム盆地を起点とするルートを利用していることから、それが推測される。無論、近代にツァイダム西路の利用が増えた背景として、清朝からの距離を置いて実施されたダライ＝ラマ13世のモンゴル訪問(石濱2019)のように、国際情勢による影響を無視できない。ただ、定例的に派遣された年班の使節のルートをめぐる以上の経緯を踏まえると、このような長年にわたって継続した治安上の問題による影響

も浮かび上がってくるのである。

おわりに

本稿では、18世紀初頭から19世紀におけるチベット・青海間の複数の交通路の特徴を整理し、特にチベット・清朝間の交通路としての側面に重点を置き、その利用の変化と、それをもたらした背景を明らかにした。

清朝が青海を支配する以前には、チベット・青海間の交通路として、「官道」とみなされてきたククサイ路のほか、現在の玉樹付近を経由するジルケン路、ディチュ河を上流のバイドゥ渡りで渡りツァイダム盆地を経由するツァイダム西路が主たる交通路として存在していた。ククサイ路は最短ルートであったものの、船や筏の準備、あるいは馬による渡河が必要であり、さらに大雪の場合には燃料糞の調達に支障があるといった、自然環境による制約があった。特に燃料の調達にかかる制約は、青海の3ルートに共通する問題であり、1721年に清朝軍がチベットから撤退する際に、大雪で青海ルートの利用を回避し、木材の燃料を安定的に調達できる四川ルートを利用して以降、清朝は四川ルートを主に利用するようになるのである。他方、ジルケン路は狭隘なため行軍に適さないものの、黄河南岸のモンゴル王公の牧地や松潘へ分岐する交通路として、またディチュ河の最上流域を経由するツァイダム西路は、泳ぎに難のある駱駝でも乾季に通過できる隊商用の交通路として、それぞれ独自の意義を持っていた。

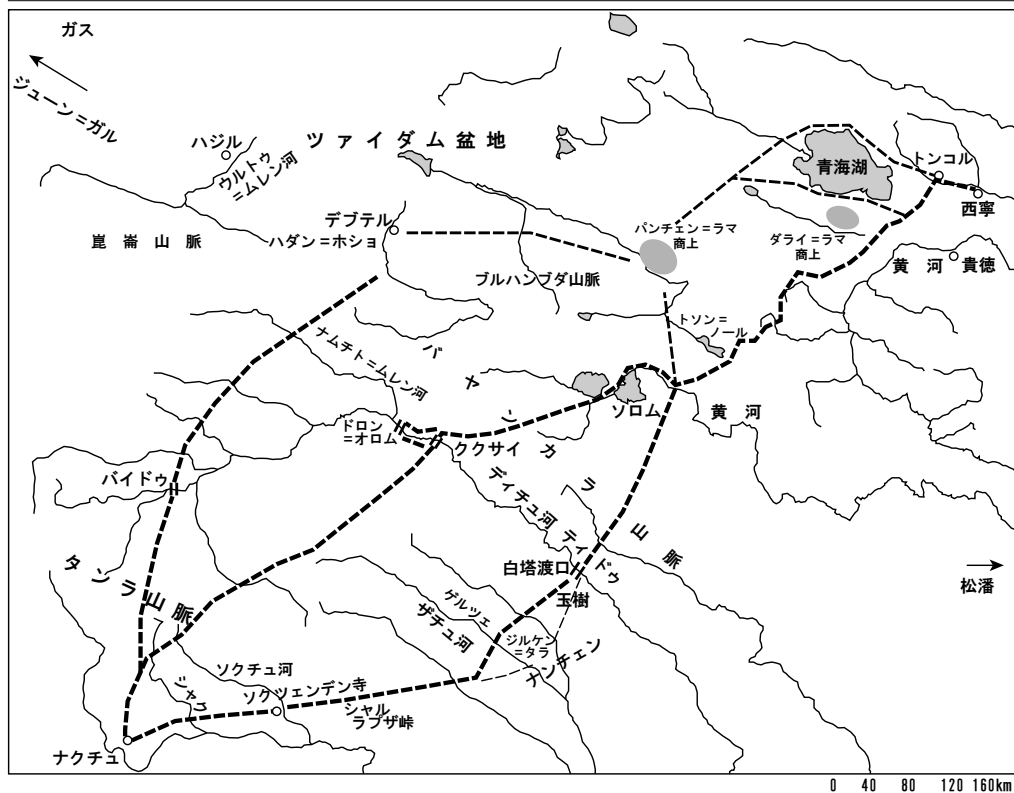
以上のような複数の交通路が存在していた中で、チベット・清朝間の使節の往来では、19世紀にかけて交通路の利用に次のような変化が生じていた。1720年代以降の使節の往来において、清朝がもっぱら四川ルート利用に移行したのに対し、チベットからの年班の使節はククサイ路を利用することが定例となっていた。しかし、1750年代から黄河源流域でゴロク族の活動が活発になり、チベッ

トの使節が彼らに略奪される事件が頻発した。これに対し、清朝は青海のモンゴル人とチベット人から兵を動員し、ディチュ河畔と西寧の間で使節を護送させることとした。しかし、連年の負担と18世紀末から激化した黄河南岸地域でのチベット人の活動により、青海モンゴル兵の動員が困難になり、1839年には使節のルートをつァイダム西路へと変更することになったのである。十分に軍備を整えられない隊商や巡礼者であれば、ククサイ路の利用はさらに困難であったと考えられ、実際に外国人の記述からもククサイ路を明記するものが確認できない。それゆえ、1839年以降つァイダム西路がチベット・青海間の最も一般的な交通路として定着したと考えられる。かかる変化は、1720年代以降の清朝の青海支配により、青海モンゴルの活動が抑制されて生じた変化であったといえよう。

以上の変化を清朝の視点から捉えると、青海支配を開始する以前においては、青海ホシュート部の動向がチベット情勢を左右していたため、青海ルートの維持がチベット政策の鍵となっていた。しかし、青海支配を実現した清朝は、チベット政策の拠点を西寧に置く必然性が弱まり、安定的な交通路上にある成都を新たな拠点として、四川ルートの利用へと変更したといえる。その結果、清朝としてはチベット側が利用する青海ルートを維持させる必要がなくなり、青海の最短ルートを実質的に放棄することに支障がなかったのである。チベット側から見ると、当初は清朝への使節派遣に最短ルートであるククサイ路を利用していただものの、それに清朝の動員する軍事力が不可欠になっていった。その結果、つァイダム西路が強力な軍事力による保障を得られなくともチベット・青海間を往来しうる、実質的に唯一の交通路として定着したのである。

本稿では、チベットと清朝の間で定例的に往来した使節に焦点を当て、両者間の交通路の一部として、チベット・青海間の交通路の

変化を検証した。そのため、一般の隊商や巡礼者の動向、さらに新疆やモンゴルへの交通路との接続には十分に検討が及ばなかった。本稿を踏まえ、チベット・青海間の交通路の全体像を明らかにするには、前近代における隊商や巡礼者の動向に加え、近代の国際情勢の影響も考察する必要があるが、それらは今後の検討課題としたい。



【図】清代チベット・青海間交通路の概要

註：譚（1987: 59-60）を基礎とし、本稿での考察に基づき作成した。点線が本稿で論じた交通路を示す。なお、各交通路の経由地には不明な点が多いため、あくまで概念図である。

史料

『衛藏通志』呉廷偉撰：張羽新主編『中国西藏及甘青川滇藏区方志彙編』北京：学苑出版社，2003年，1: 1-291。

『乾隆十三排図』：汪前進・劉若芳整理『清廷三大実測全図集：乾隆十三排図』北京：外文出版社，2007年。

『康熙皇輿全覽図』：汪前進・劉若芳整理『清廷三大実測全図集：康熙皇輿全覽図』北京：外文出版社，2007年。

『熬茶檔』：中国第一歴史檔案館編『清代軍機処滿文熬茶檔』上海：上海古籍出版社，2010年。

『ジャムヤン=シェーパー世伝』dkon mchog 'jigs med dbang po, mkhas shing grub pa'i dbang phyug kun mkhyen 'jam dbyangs bzhad pa'i rdo rje'i nram par thar pa ngo mtshar skal bzang 'jug ngogs, 1758: 'jam dbyangs bzhad pa dkon mchog 'jigs med dbang po'i gsung 'bum, 2 (kha), 1999 (ラブラン版, TBRC Work Number: W2122)。

『仁宗実録』：『大清仁宗睿皇帝実録』台北：華文書

局，1964年。

『清代新疆滿文檔案匯編』清代新疆滿文檔案匯編編輯委員會編，桂林：广西師範大学出版社，2012年。

『青海事宜節略』長白文孚撰，魏明章標注，西寧：青海人民出版社，1993年。

『聖祖実録』：『大清聖祖仁皇帝実録』台北：華文書局，1964年。

『宣宗実録』：『大清宣宗成皇帝実録』台北：華文書局，1964年。

『藏程紀略』焦応旂著（蕭騰麟撰『西藏志』所載）：張羽新主編『中国西藏及甘青川滇藏区方志彙編』北京：学苑出版社，2003年，2: 54-59。

『定藏紀程』呉廷偉撰：張羽新主編『中国西藏及甘青川滇藏区方志彙編』北京：学苑出版社，2003年，2: 245-250。

『撫遠』：『王撫遠大将軍奏檔』goroki be dahabure amda jiyanggiyün wang ni wesimbuhe bithei dangse, 北京大学図書館古籍善本室所蔵。

「滿文硃批奏摺」中国第一歴史檔案館所蔵。

「滿文録副」：「軍機処滿文録副奏摺」中国第一歴史檔案館所蔵。

『雍正十排図』：汪前進・劉若芳整理『清廷三大実測全図集：雍正十排図』北京：外文出版社，2007年。

『雍正朝漢文硃批奏摺彙編』中国第一歴史檔案館編，南京：江蘇古籍出版社，1989-1991年。

研究文献

●和文●

池田修太郎 2020 「「西廬の役」がもたらしたものの：清朝の打箭爐支配成立の一側面」『立命館東洋史学』43: 1-50.

石濱裕美子 1988 「グシハン王家のチベット王権喪失過程に関する一考察：ロブサン・ダンジンの「反乱」再考」『東洋学報』69 (3・4) : 151-171.

——— 2001 『チベット仏教世界の歴史的研究』東方書店.

——— 2019 「20世紀初頭，チベットとモンゴルを結んだ二人のモンゴル王公：カンドー親王とクルルク貝子」『早稲田大学大学院教育学研究科紀要』29: 33-46.

岩田啓介 2009 「新ドライ＝ラマ六世認定をめぐる清朝の対青海ホシュート部・チベット政策」『満族史研究』8: 1-23.

——— 2019 「青海モンゴル盟旗制支配をめぐる清朝の政策方針：18世紀前半の牧地の画定からみる」『内陸アジア史研究』34: 73-94.

木村肥佐生 1958 『チベット潜行十年』毎日新聞社.

小松原ゆり 2019 「チベットの年班のテンシユクと清朝からの返礼品：乾隆40年から59年を中心に」『明大アジア史論集』23: 227-244.

佐藤長 1973a 「近世青海諸部落の起源(上)」『東洋史研究』32 (1) : 78-106.

——— 1973b 「近世青海諸部落の起源(下)」『東洋史研究』32 (3) : 61-88 ; (佐藤1973a)とともに(佐藤1986: 425-520)に再録.

——— 1978 『チベット歴史地理研究』岩波書店.

——— 1979 「乾隆末期の福康安の入藏路について」『森三樹三郎博士頌寿記念東洋学論集』, 965-976, 朋友書店 ; (佐藤長1986: 769-781)に再録.

——— 1986 『中世チベット史研究』同朋舎出版.

澁谷浩一 1997 「康熙54 (1715)年のジュンガルのハミ襲撃事件と清朝」『人文学科論集』30: 59-81.

多久孝一郎 2014 「第一次熬茶使節と清朝・ジュン＝ガル講和：乾隆6年における熬茶使節中途帰還への清朝の対応を中心に」『社会文化史学』57: 1-30 (横組).

——— 2016 「清朝による第三次熬茶使節の

許可・護送の方針」『史境』72: 46-63.

手塚利彰 1999 「グシハン一族と属領の統属関係」『立命館東洋史学』22: 41-76.

寺本婉雅 1974 『藏蒙旅日記』横地祥原編，芙蓉書房.

西川一三 1990 『秘境西域八年の潜行』中央公論社 (原版：『秘境西域八年の潜行』芙蓉書房，1967-68年，『秘境チベットを歩く』芙蓉書房，1968年).

星泉・海老原志穂・南太加・別所裕介 2020 『チベット牧畜文化辞典 (チベット語・日本語)』東京外国語大学アジア・アフリカ言語文化研究所.

柳静我 2012 「1727年のチベット政変と清朝の介入」『史学雑誌』121 (9) : 1-32.

●欧文●

Huc. 1850. *Souvenirs d'un Voyage dans la Tartarie, le Thibet et la Chine pendant les Années 1844, 1845 et 1846*. 2 vols. Paris: Librairie d'Adrien le Clere (邦訳：後藤富男・川上芳信訳『韃靼・西藏・支那旅行記(上・下)』生活社，1939).

Пржевальский Н. М. 1875-76. *Монголия и страна тангуты: трехлѣтнее путешествие въ восточной нагорной Азии*. 2 vols. Санктпетербург, Издание Императорского Русского географического общества (邦訳：高橋勝之・谷耕平・田村秀文訳『蒙古と青海(上・下)』生活社，1939-40).

——— 1888. *Отъ Кяхты на истоки Желтой Рѣки, изслѣдование сѣверной окраины Тибета и путь черезъ Лобь-Норь по бассейну Тарима*. Санктпетербург, Издание Императорского Русского географического общества (邦訳：加藤九祚・中野好之訳『黄河源流からロブ湖へ』白水社，1967).

Petech, Luciano. 1973. *Aristocracy and Government in Tibet 1728-1959*. Roma: Is. M. E. O.

Rijnhart, Susie Carson M. D. 1901. *With the Tibetans in Tent and Temple: Narrative of Four Years' Residence on the Tibetan Border, and of a Journey into the Far Interior*. New York: F. H. Revell Company.

Rockhill, William Woodville. 1891. *The Land of the Lamas: Notes of a Journey through China Mongolia and Tibet*. New York: Century Co.

Shim, Hosung. 2020. "The Zunghar Conquest of Central Tibet and its Influence on Tibetan Military Institutions in the 18th Century." *Revue d'Etudes Tibétaines*, 53: 56-113.

●中文●

杜常順 2003 「清代青海的盟旗制度与蒙古族社会的衰敗」『青海社会科学』2003 (3) : 85-89.

- 格勒・劉一民・張建世・安才旦 1993 『藏北牧民：西藏那曲地区社会歴史調査報告』北京：中国藏学出版社。
- 国家測繪総局測繪研究所・青海省革命委員会測繪局 1979 『青海省地名録』。
- 郭美蘭 2015 「準噶爾蒙古赴藏熬茶研究」趙令志・郭美蘭『準噶爾使者檔之比較研究』, 590-632, 北京：中央民族大学出版社。
- 海西蒙古族・藏族・哈薩克族自治州概況編輯委員會 1963 『青海省海西蒙古族・藏族・哈薩克族自治州概況（初稿）』。
- 呂文利 2017 『嵌入式互動：清代蒙古入藏熬茶研究』呼和浩特：内蒙古大学出版社。
- 蒲文成 1990 『甘青藏伝仏教寺院』西寧：青海人民出版社。
- 青海公路交通史編委会 1989 『青海公路交通史』北京：人民交通出版社。
- 石碩・王麗娜 2018 「清朝「驅準保藏」行動中对由打箭爐入藏道路的開拓」『中山大学學報（社会科学版）』2018（3）：136-146。
- 譚其驤 1987 『中国歴史地図集：第8冊（清時期）』北京：地圖出版社。
- 喜饒尼瑪・王維強 2016 『西藏通史（清代卷：下）』北京：中国藏学出版社。
- 趙心愚 2019 「清康熙雍正時期川藏道汛塘与糧台的設置及其特点」『民族研究』2019（2）：116-124。
- 鄒立波 2009 「清代前期康区塘汛的設置及作用与影響」『西藏研究』2009（3）：28-35。

採択決定日—2021年6月22日