

王道の機能について

カンボジアのアンコール王国時代の王道と橋梁と宿駅に関する総合学術調査 (34)

A study about five Royal Roads function

A study of Royal Road, bridge and Dharmasala in Angkor period Vol.34

○ 片桐正夫¹, 重枝豊², 大山亜紀子³, 小島陽子² 勝原基貴⁴

Masao Katagiri¹, Yutaka Shigeeda², Akiko Oyama³, Yoko Kojima², Motoki Katsuhara⁴

1. はじめに

我々の踏査¹によって確認されているアンコール王国によって建設された幹線古道（特に王国成立後の王達によって整備されたものを“王道²”とよぶ）は、図-1に示すように、アンコール王国の首都が置かれていた現シェムリアップ市一帯（通称アンコール地域）を起点として、四方に延びていた。ただし、トンレサップ湖の南部については、古道の存在は、フランス人による調査（EFE0 チーム）などで指摘されているが、幹線ルート網の解明には至っていない。

特に現カンボジア領をこえてタイのピマーイ遺跡（都城）へのびる北西のルート（Bルート）やラオスのワット・プー遺跡（寺院・都城など）につながる北東へのルート（Cルート）など広域に延びている点が注目される。

本稿で言うルート（A～E）の区間は以下の範囲を示す。

- A ルート：西バライの北西端から北西ヘシソフォン方面
- B ルート：ダン・レック山脈を越え、現在の東北タイ、ピマーイへと続く道筋
- C ルート：東進し、ベン・メリヤから北へと進路を変え、現在の南部ラオス、ワット・プーへと続く道筋
- D ルート：ベン・メリヤからコンボン・スヴァイの大プリア・カーン（以下、大プリア・カーン）へと伸び、さらに東へと続く道筋
- E ルート：現在の国道6号線で、南東、スピアン・プラプトス方面へと延びる道筋

我々の踏査によって得られた知見をもとに、これらの王道がどのような目的や機能を担っていたのかについて考察を試みた。

2. 王道の現状

図1に示すように5本の王道が確認されている。これらは、およそ4つのタイプで残されている。一つは、現役の幹線路として今も使用されているタイプである。（Bルートの途中までとEルート）

2 つ目は、地域の住民（農村や町に住む人々達の

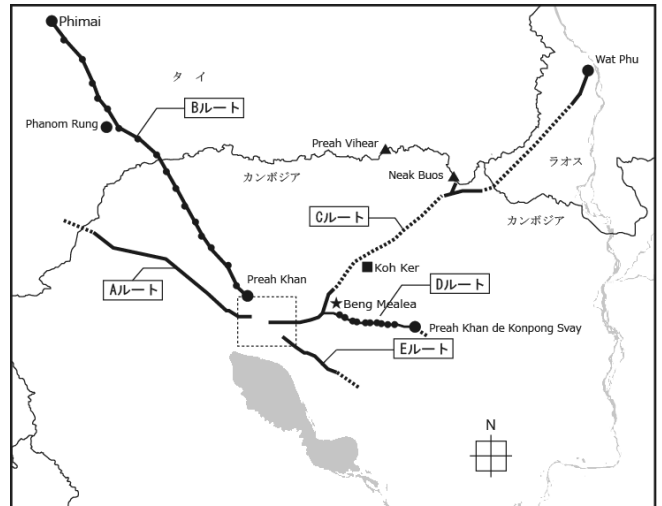


図-1 宿駅の分布

カンボジア内は、ブリュノ・ブルギエ氏（EFE0）によって作成発表しているもの（2006年10月）をベースに我々の踏査によって得た情報をさらに加えて、またタイ及びラオス内については我々のチームの踏査によって得た情報によって作成したものである。

交通路（含む農道機能）として使用されているいわゆる田舎道としてのタイプである。（Aルート、Bルートの北部分、Cルートのコーケーまで、Dルートのプリア・カーンまで）

3 つ目は、熱帯樹林におおわれてわずかにけもの道としてたどることができるタイプである。（Aルートの西方部、Bルートのタイ国境に近いルート、Dルートのプリア・カーンから東へ延びる部分）

4 つ目は、けもの道すら見つけられない程に樹林の中に隠されたタイプ。（Cルートのコーケーから先のラオスに至る北東のルート、Dルートのプリア・カーン東部からさらに東方のルート）

特に3つ目と4つ目のタイプの古道は、カンボジアの内戦によって地雷の問題もあって、踏査をさらに難しくしている。

1: 日大名譽教授, 2: 日大・理工・教員 3: 日大・工学部・教員 4: 日大理工・院・建築

3. ルート毎にみる王道の目的と機能

この問題を考える上でポイントとなるのは、

1. 国内の自然環境と周辺的环境
2. 沿道の遺跡の状況
3. 王道の整備状況
4. 目的地の状況

A～Eまでのルートがまず結果として配置されるようになったのは、トンレサップ湖と西、北、東へと三方を囲むようにある山脈との間にあるゆるやかな南傾斜地にひろがっている広大な密林を開いて農地を拓げていったであろう人々が、水田用農地への山脈から流れ出している河川水や雨水の有効活用から、東西に延びるように交通路を設けたことは、ごく当然のことといえよう。



写真 1～3

D ルート、プリア・カーン都城址の東部に残る鉄製造址

Bルート、Cルートのように北上するようなルートをとったのは、上述の理由だけではなく、目的地の状況からであろうと考えられる。

Bルートはタイのシャム王国の成立前からのものでピマーイ遺跡（都城址）との幹線路としての目的でつくられたと考える。すなわち、アンコール王国のさらなる発展のため、領土の拡張と、その地の資源獲得を目的としたものと考えられる。

それは、巨大なラテライトでつくられた橋、粘土でしっかり舗装してある幅 10m をこえる道、ほぼ 20Km 前後の間隔で設けられた宿駅と呼んでいる砂岩やラテライトによる公共建築などの整備状況からである。恐らくは、物流だけでなく、軍隊の移動などにも対応できることを考慮していたであろう。同様の目的と機能をもつ王道としてDルートとEルートがあげられる。D ルートでは、巨大都城プリア・カーンをへて、この地域一帯にあった鉄鉱石の開発のために（写真 1～3）、さらに東方のメコン河へ、E ルートではメコン河下流の現ベトナム領となっている地域への開発のために立派な王道の建設が行われたのでは、なかろうか。

C ルートはこれらと比べやや異なっている。いわゆるインフラ整備がきわめて不十分である点である。沿道の宿駅などの施設の設置がみられない。このルートが現ラオスのワット・プー遺跡へさらに北上するルートであることは、領土拡張があったと考えられるが、それにしても行政的対応が希薄である。この方面の情勢から整備があとまわされたのかもしれない。聖地としてあがめられたカオ山とその山腹につくられた寺院や都城、ここに至るCルート沿いに残されている寺院址から、例えばまずは巡礼路としての機能を担っていたのではなかろうか。

C ルートのラオスでの沿道にある村々での古老の話で、昔からあった古道はアンコール・ワットへの道といわれてきたという。

4. 結び

紙面の都合で省くが、その他の状況から5つの王道は、基本的機能（物流、交通、軍事）は共に満たしつつ、ルートによって異なった役割を担っていたものとする。

<参考資料>

資料1) 日本大学理工学部で開催の「アンコール遺跡国際シンポジウム 予稿集」（2008年）

¹ 2004年05月から王道の調査を開始。

² フランス人作家のアンドレ・マルロー（André MALRAUX, 1901-1976）が小説『王道』において、旧街道を「王道」（LA VOIE ROYALE）と呼んだ。