



Title	Arnold J. Toynbee, <i>Between Oxus and Jumna</i> , Oxford University Press, London, 1961, 211pp.
Author(s)	勝藤, 猛
Citation	大阪外国語大学学報. 1980, 46, p. 1-11
Version Type	VoR
URL	https://hdl.handle.net/11094/80760
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

Arnold J. Toynbee, *Between Oxus and
Jumna*, Oxford University Press, London,
1961, 211 pp.

勝 藤 猛
Takeshi KATSUFUJI

1 トインビーと私

イギリスの歴史家アーノルド・トインビー（1889—1975）の旅行記『オクサス川とジャムナ川の間』の解説を試みる。「オクサス川とジャムナ川の間」とは、トインビーの旅行の範囲であるし、彼がとくに関心をもつクシャン王国の領域である。「オクサス川」はギリシア語の呼び方で、イスラム期には「ジャイフーン川」、のちに「アム川」と呼ばれる。パミールに源を発し、アラル海に注ぐ内陸河である。上流はアフガニスタンとソ連の国境をなす。「ジャムナ川」はインドの首都ニュー・デリーの東郊外を南に流れ、ガンジス川に合流する。トインビーにはこのほかに二つの川の名を題にした旅行記が2冊ある。すなわちアフリカの『ニジェール川とナイル川の間』（1965、南アメリカの『マウレ川とアマゾン川の間』（1967）である。

トインビーの旅行の主要日程は次のとおりである。

- 1960年2月19日 ロンドン発（世界最初のジェット旅客機コメットで）
20日 ニュー・デリー着（ロンドン時間で9:30a.m. 発, 11:00p.m. 着）
3月1日—30日 パキスタン国ベシャーワル大学客員教授
4月20日 パキスタンからアフガニスタン入国
25日—5月17日 アフガニスタン一周旅行
5月29日 アフガニスタンからパキスタン入国
6月1日—10日 諸藩王国を訪問
12日—26日 西北辺境を訪問
7月1日 カラチ発, ロンドン着

トインビーは本書の中で自らいっているように、当時71歳であった。彼は1956年2月から翌年8月まで、世界一周旅行をしている。その旅行記は *East to West: A Journey round the*

World, Oxford Univ. Press, 1958 である。この旅行の途中、56年10—11月に日本を訪問した。私は京都で彼の講演を聞いた。その後、私はアフガニスタンに留学し、60年5月に京都大学の岩村忍教授にお供して旅行に出た。トインビーも同じ頃にアフガニスタンにいた。彼は本書の中でいう。「今この時、私の日本の友人、京都大学の岩村忍教授は、シワ湖周辺の夏の放牧地における遊牧民の生活を研究するために、バダフシャーン州へ向かっている。私もバダフシャーンへ行けたらいいのに。」岩村教授と私は、同州の州都ファイザバードから数十キロ東方のパハーラクまで行ったが、そこから先、シワ湖までは、雪が深く、遊牧民もそこまで達していないと聞いたので、引き返した。なおトインビー一行と我々の使用車はともに、イギリスのジープ land-rover であった。

10年たって1970年に私が大野盛雄教授の東京大学西アジア農村調査隊に参加した際、トインビーと同じ道筋でアフガニスタンを一周した。そのあとで平田家就氏が本書を大学の教科書として編集し、解説と注をつけて大阪の青山書店から68年に出版しておられるのを知り、授業で学生と一緒に読んだ。良心的な編集に敬意を表したい。

それからさらに10年、つまりトインビーの旅行から20年もたって私が紹介の筆を執る動機は、この旅行記が現在なお価値を失わないこと、日本で本書がよく理解されていないのではないかとと思われること、トインビーは大ざっぱなことを言う人だという通念があるらしいがそれを打破したいこと、などである。

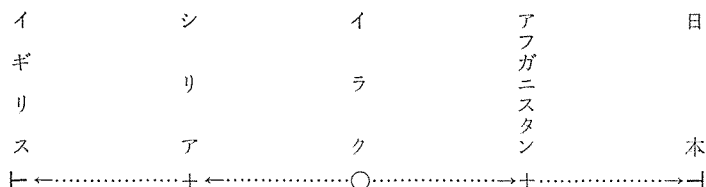
なおトインビーのアフガニスタン旅行の同行者は、アフガニスタン駐在イギリス大使、アフガン人1名、パキスタン人4名（うち2名は運転手）の6名で、車2台に分乗した。

以下に記す長さの単位は、文献のとおりを用いたので、統一されていない。

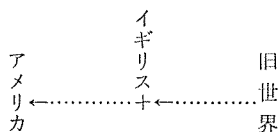
2 世界史上のアフガニスタン

トインビーの説を図で示すと次のようになる。彼らしい大きな構想である。

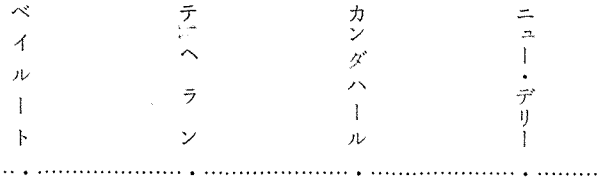
1 陸上時代 旧世界の文明の伝播 ○：中心 +：十字路 ー┐┐：袋小路



2 海上時代 イギリスの変化、シリアとアフガニスタンの停滞

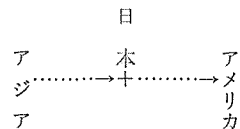


3 航空時代 シリアとアフガニスタンの復活



この4都市はほぼ一直線に等間隔に並んでいる。なお「シリア」は歴史的用語で、地中海東岸地域を指す。カンダハールについて、トインビーは、国際航空路線の重要空港の仲間入りをするかもしれないと評価している。しかしテヘランとニュー・デリーの間は、現在の航空機の性能では容易に一飛びすることができ、中間の空港の存在価値は小さい。

このトインビーの説に加えて私は、ずっと袋小路にあった日本が、航空時代に入って、アメリカへの新しい十字路となったことを指摘したい。アジアのうちでパキスタン以東からアメリカへ行くには日本を経由することが多いのではないかと思う。



3 アフガニスタンの交通

トインビーは4月20日に、バスでパキスタンのペシャーワルを出て、同日、アフガニスタンの首都カーブルに着いた。途中、カーブル川沿いの道を走るとき、彼はその川が恐ろしく増水しているのを見た。「川が右手から道路を浸蝕しつつあり、山が左手からばらばらの石塊のなだれを落としていた。」道路はところどころで川に向かって陥没しており、車はそれを避けて山麓との間のぎりぎりの狭いところを通らねばならなかった。道路の補修のため多くの入夫が動員されていた。

アフガニスタンの雨期は3—4月で、とくに60年には雨が多く、カーブルでは泥土の屋根の雨漏りの話がしきりに聞かれた。トインビーがバスでカーブル入りしたのも、カーブルへの航空便が悪天候のため杜絶していたからである。アフガニスタンは山国である。道路は川と山の間を通ることが多い。川が増水すれば当然のこと、そうでなくてふだんでも、道路は川によって削られ、山によって埋められる恐れがある。道路はつねに補修を必要とする。ここに車による交通の困難がある。岩村教授と私もトインビーと同じ時期に旅行したため、同じ体験をした。

5月5日、トインビーはヘラートから東北に進み、海拔7950フィートのサブザク峠を越えた。峠の高いところは雪におおわれ、低いところはぬかるみであった。車の通行は極めて困難で、峠の両側に合計7台のトラックが立往生していた。この峠はヒンズークシ山脈の西端の峠であ

る。谷は深く底が知れない。アフガン人は口をそろえてこの峠の危険を言う。しかしヘラートとトルキスタン地方を結ぶのに、これが唯一の交通路である。私は70年8月29日にこの峠を越えた。この季節には雨や雪の心配は全くない。

次は橋のことである。アフガニスタンには、川床があっても水が少ないか全然ない川がある。そこには橋を架ける必要はない。もし雨が降れば、山に木が生えていないから、雨水は一時的な濁流となって川床を満たす。そこを車で渡るには、川の浅いところを探すか、それがなければ水が引くのを待つほかない。トインビーはチャーリーカールからカーブルへ戻る間の Irish bridge に言及している。それは道路が水の少ない川を横ぎるところにある。すなわちそこだけ川幅を広くすることによって水深を浅くする。そして川底をコンクリートにして車の通行に便にしたものである。私はここのほかに、カンダハールの町と空港の間でも、この種の「橋」を通った。

私が Kalifgān (Tālīqān の東北) で見たのは次のような「橋」である。つまり少しの水がふだんに流れている川において、木の枝を下に敷き、その上に石を置き、その上に土をかぶせて固める。車はその上を通れるし、水は木の枝の空き間から流れる(木の枝は土管の代りである)。

もちろんその名にそむかぬちゃんとした橋もある。川が深く、水量が多く、交通の頻繁なところでは、伝統的な技術として、煉瓦をアーチ型に積んで橋を作る。トインビーは、バーラー・ムルガーブの近くのそれと、バルフの近くの Pul-i-Imām Bukrī を見て、称賛の言葉を述べている。ファイザバードの入口にある煉瓦の橋は、春の雪解け時には水面下に没する。

トインビーは本書に「脚対車」という一章を設けて、アフガニスタンの古今の交通を論じている。私見をまじえてまとめると次のようになる。アフガニスタンの山野には木がほとんど生えていないから、傾斜がとくに急でなければ、「脚」ならどこでも通れる。かなりけわしい山腹にも家畜の踏み道は至るところにある。家畜や人間の「脚」の道が尾根であるのに対して、「車」の道は谷である。谷底にダイナマイトとブルドーザーで強引に道路を作る。しかしこの道路は前述のように、川と山と両方から脅かされ、危険がつきまとう。路上のほんのちょっとした障害物で、「脚」なら簡単に越えられても、「車」は動けないことがある。一箇所でもこういうところがあると、「車」は目的地に到達できない。アフガニスタンにおいて「車」の歴史は最近数十年にすぎない。それ以前の何千年かは「脚」の時代であった。したがってこの国の歴史的交通路は、隊商の親方に教えを乞わねばならない。なおヒンズークシ山脈を越えるのに「脚」の時代の代表的な道は、Khāwāk 峠、海拔3600メートルで、アレクサンダーや玄奘が越えた道である。

なおいくつかの問題を挙げておく。私は67年7月4日、午後5時過ぎ、ヘラートからカンダハールへ向かうバスに乗った。夏季、この区間は暑いので、バスは夜間運行する。ヘラートの町から真南に一直線に、ハリー・ルード【川】の谷を南北に縦断するように、道路が伸びている。

二車線以上の幅があり、しかも片側2列ずつの松並木がずっと続いている。真昼以外の時はこの並木で日がさえぎられる。70年7月22日、今度はカンダハールからヘラートに向かった。松並木の始まるところに英語の道標 TO HERAT 30 KM とある。松並木は30キロも続いているのである。この一直線の並木道にトインビーも驚いている。ただし彼のとき、ハリー・ルードの橋が流されていて、下流の橋を渡ってヘラートへ入った。流された橋はそののち堅固に架け直され、Pul-i-Pashtūn と名づけられ、全長1400メートル、アフガニスタン第一の長橋である。

この並木道について、1959年10月、京都大学調査隊員としてここを通った吉田光邦氏は『砂漠の十字路』（淡交新社、1960）において次のように記している。私も同感なので引用させて頂く。「ヘラートから南に向かう。もうもうと白い砂塵がたちまち車を包んでしまう。町を出れるといきなり直線に走るすばらしい松並木の広い道。灼熱のなかにつくられた並木は、大きな日かげと涼しい風とをもたらし、快適な道路を形造っている。これだけの並木をつくるには、どれほどの年月を要したろうか。アフガニスタンは寂しい自然のままの地だ。しかしその底にひそんだ地味な国造りの努力が、こうしたところに現れている。気をつけるとほかの村の前後の道にも、まだ植えつけられたばかりのような若木が並んでいるのがよくみられた。はげしい乾燥の世界のなかで、こうした路を形成してゆくことはたいへんな仕事であろう。しかし30キロにわたる並木路を終ると、再びすさまじい乾燥の国が出現した。まさに無人の荒野。」この松並木は長期にわたる平和——政治的および人々の心の——の所産というべきであろう。

トインビーはクンドゥズから北へ40マイル進み、オクサス川に臨む港キジル・カラに至った。この川はソ連とアフガニスタンの国境をなす。川幅を彼は200ヤードと目測している。そして埠頭に立って、ソ連の船からアフガニスタンのトラックに物資が積み換えられるのを目撃した。ソ連とアフガニスタンの協力関係の現場を、イギリス人が好意の目をもって眺めている。世界の国際関係史上、特筆大書すべき事実である。なおソ連からは、ティルミズまで鉄道で来て、そこから船でオクサス川を溯り、キジル・カラに達するようである。

トインビーは河川に敏感である。鋭い観察もあれば、むだな細かさもある。後者の例を一つ示す。ヒンズークシ山脈の北側の交通の要地ドーシー付近のことである。この町の南で、西からの川 Surkh Āb と、東からの Andarāb 川が正面からぶつかって合流し、北向きに流れて Kundūz 川となる。トインビーはクンドゥズ川の右岸つまり東岸の道を南下し、アンダラーブ川を鉄の橋で南へ渡り、西へ折れて、スルフ・アープの南岸ぞいに進んでヒンズークシ山中に入った。逆にカーブルの方から行くと、長い退屈な山中を走ってきて、この橋を渡ると、突如として山が尽きてトルキスタン平野に出る。そしてほっとしてドーシーの茶店で休憩する。そういうことで印象深い地点であるが、それ以上の意味はもたない。

なお60年当時工事中で、64年に完成した新道は、かの鉄の橋より上流でアンダラーブ川を南へ渡り、そのまま南へ山を上って、サーラング峠の下のトンネルを通過する。

次の記事はアフガニスタン地理の基礎的知識として重要である。著者の修辞を取り去ってま

とめると次のようになる。「シバル 峠はインド 洋と内陸の分水嶺をなす。その東では、Ghōr-band 溪谷を流れる同名の川は、カーブル川と合し、東流してインダス川に注ぐ。峠の西では前述のスルフ・アープが流れ出し、ブローラで、バーミアーン盆地から流れて来る Bāmiān Rūd と合する。それはアンダラーブ川とともにクンドゥズ川を作り、オクサス川に注ぐ。」

4 バルフ衰退の原因

バルフは古くから栄えた町で、イスラム時代には「諸都市の母」と言われた。それが13世紀のモンゴル侵入以後、衰退して現在に至っている。一般には、モンゴル軍がこの地方の灌漑設備を破壊したために荒廃したといわれている（アフガニスタンで悪いことは何でもモンゴルかイギリスのせいとされる）。トインビーはこの通説を否定し、きわめて独創的な観点からバルフ衰退の原因を説明する。

まず彼はバルフを人文地理学的に考察する。つまりバルフ南方のアフガニスタン中央高地——ここは十分に高くて広いから、そこに積もる雪が豊かな水源となる——から流れ出る川 Balkh Āb が、北流してトルキスタン平野に出ると、多くの水路に分かれて灌漑に使われる。バルフはこの出口の近くにある。地形が西に傾いているため、西に向かって流れ、アクチャの少し西、平野への出口から52マイルのところまで達し、それまでに全部消費されてしまう。バルフ川の水は雪解け水であるため、毎年、そして一年中、ほとんど量が変わらない。したがってこの水の量で灌漑できる面積は一定であり、そこで養える人口も一定である。トインビーによればこのバルフ・オアシスは、世界でもっとも大きくもっとも肥沃なオアシスであるという。このことが前提となる。

なお私は60年9月12日、水野清一教授の京都大学考古学調査隊の林・佐原両隊員に同行してバルフからこの川に沿って溯り、アク・クブルクの近くの Dukhtar-i-Pādshāh という遺跡へ行った。この川のトルキスタン平野への出口は、トインビーがモーゼかボセイドンが岩を割いて川の水を流したと形容するような峡谷——その名は Tang-i-Şafā——であるが、山中に入ると意外に広い盆地があり、道路も坦々として車が走り易かった。

トインビーは次に歴史学の問題に入る。彼はいう。「バルフが落ち目になったのは最近750年のことである。この間にバルフは3人の恐るべき敵から連続的打撃を被った。すなわちモンゴルの戦争王ジンギスカン、トルコの戦争王チムール、アラブのカリフ＝アリーである。このうち、最後のそして致命的な打撃を与えたのはアリーである。」ここまで読んでトインビーが出している謎に気がつけば立派である。日本では高校世界史をまじめに勉強していればわかるはずである。

トインビーはこの謎を解くために、第3の分野としてイスラム教を問題にする。とくにアリーという人物をめぐるのスニー派とシーア派の関係である。アリーは、前者では第4代正統カリフ、後者では初代イマームである。アリーの価値は後者において、より高い。前者はそ

れへの反撃として、15世紀に、アリーの最期の地たるイラクのクーフアから何千キロも離れたところ、バルフの東20キロほど、同じバルフ・オアシスの中に、アリーの墓を「発見」(実は創作)し、そこに壮大な墓廟を建てて「マザーリ・シャリーフ」(聖者の墓)と名づけた。スニー・シーア両派の信者が参詣に来て、そこに門前町が出現した。

最初の人文地理に戻って、バルフ・オアシスで養える人口は一定であるから、マザーリ・シャリーフの人口がふえたので(現在アフガン・トルキスタン最大の都市)、当然バルフの人口が減ったのである。バルフに致命的打撃を与えたのはアリーそのものではもちろんなく、アリーをめぐるイスラム両宗派の対立なのである。

アフガニスタンにはアリーについての次のような話が伝わっている。その一つ、セルジューク朝のスルターン＝サンジャルの治世(1117—57)に、ムハンマドという人がある本の中で、カリフ＝アリーがバルフの近くの Khairān 城に葬られているという記事を読んだ。彼はバルフへ行って、このことを人々に話した。その町の長者のうちの幾人も、同じことを夢に見たと言った。このことは知事に伝えられた。しかしある僧侶はこれを強く否定した。しかしその夜アリー自身がその僧侶の前に現れ、彼が例の話を信じなかったことをきびしくとがめた。知事はすぐさま部下をつれて、墓があるという所へ行き、そこを掘ってみると、アリーの遺体が完全に保存されていた。アリーはクーフアで死んだあと、その遺体は敵であるハーリジー派に奪われないう、ひそかにここに運ばれて埋められたのである。スルターン＝サンジャルの命により、墓の上に建物が作られた。13世紀、モンゴルの侵入により建物は壊れたが墓はぶじに残った。その後チムール朝になって、アブー・ヤジード(バーヤジード)・ビスターミー(9世紀のイスラム神秘主義者)の子孫の一人が、この墓がアリーのものであることを再び世間に知らせた。そしてスルターン＝フサイン・バイカラー(在位1470—1506)の命により、その墓を開いて見た。中に赤い煉瓦があって、この墓がアリーのものであることがその上に書かれてあった。スルターンの命により、1481年に墓廟が建てられ、今日に至っている(Mohammed Ali, *A New Guide to Afghanistan*, Kabul, 1958, P. 201). 同書には、マザーリ・シャリーフはバルフより気候がよいから繁栄したという。

もう一つの話。バーミアーンの数キロ西に、凝固したカルシウムが300メートルの長さになわって続いており、大きな蛇の形をしている。それはカリフ＝アリーが退治した竜 azhdahār (イランでは azhdahā) の死体であるという。またバーミアーン西方75キロにあって、水の色之美しさで有名な五つの湖 Band-i-Amir は、アリーがバルフから来て作ったものであるという伝説がある(Prita K. Shalizi, *Here and There in Afghanistan*, Kabul, 1968, pp. 45—48).

「アリーの墓の発見」はこうした伝説にもとづいた創作といえようか。

5 米ソの援助競争

1960年という時点でのアフガニスタンにおけるアメリカとソ連の援助競争について、トインビーは次のように書いている。

アフガニスタン政府がなぜ外国から援助を受けているかを理解するのはむずかしくない。しかし同国政府がなぜソ連にいい恰好をさせているのかを知るのは容易ではない。過去の不愉快な経験〔19世紀、ロシアの干渉やイギリスの侵入など〕によって、アフガン人は外国を警戒し、外国との関係に慎重であった。この習性を考えれば、アフガニスタン政府としては文句なしに、外国からの援助の90%をアメリカから受け、残り10%をおあいそとしてソ連に仰ぐというふうにしてもよかったのだ。アフガニスタンに援助する国はどれも底ぬけのお人よしであるはずがないが、アメリカはソ連より危険が少ない。なぜならアメリカはアフガニスタンに領土を拡張するはずがないからである。それに反してソ連は隣国であり、ロシア＝ソ連の歴史は領土拡張の歴史である。このことはアフガン人もよく知っているにちがいないから、アメリカは援助競争でソ連に勝てるはずである。それなのにアメリカの方が不利なのはなぜか。その説明としては、ソ連の援助がアメリカのそれより魅力的 attractive 一採算を度外視して——に見えるということしかない。

ソ連と比べてアメリカのやることには二つの欠点がある。一つはアメリカ人の企業感覚 business sense、もう一つは彼らの生活水準 standard of living である。

アメリカ人の企業感覚では、外国への援助が商取引 commercial transaction でなく政治的取引であり、それが経済的操り糸 economic strings にとらわれないほど政治的収穫が大きいのだということを、ソ連人より理解しにくい。

アメリカ人の生活水準は一層大きな欠点である。アメリカは外国を援助してかえってその国から嫌われている。アフガニスタンでは、アメリカ人は衣食住すべてにおいてきわだって conspicuous いる。一方、ソ連人は目立たない invisible。私の23日間のこの国の旅行において、ソ連人らしい人を2人しか見かけなかった——軍事施設にいる人は別として。私はもっと多くのソ連人に会ったのであろうが、現地人と見分けることができなかったのだろう。このソ連人の目立たなさ invisibilityこそが、アメリカとの援助競争に勝つための重要にして決定的な要因といえよう。

トインビーのこの予言のとおり、その後のアフガニスタンのソ連寄りとは、75年のダーウドのクーデターや、78年のタラキーの革命により促進され、79年末のソ連軍の進駐により決定的となった。ただしそれによって今度はソ連人が「目立つ」存在となった。この要因がこれからのアフガニスタンにいかなる作用を及ぼすであろうか。「目立つ」「目立たない」は社会科学的概念ではないが、それが人間の心理に与える影響は大きい。

6 パキスタンの西北辺境

トインビーはパキスタンの西北辺境を旅行する。そこはイギリス統治下の1901年に西北辺境州 North-West Frontier Province が設立され、パキスタンの分離独立後もそのままであったが、55年に「西パキスタン州」に統合された。したがってトインビーの訪問時はこの地方は州ではなかった（70年に州として復活）。

この地方の住民の大多数は「パシュトゥン」人で、トインビーはこれに対して、Pashtun, Pakhtun, Pathan の三つの語を用いている。彼の用法では、第一はアフガニスタン領に住むもの、第二はパキスタン領に住むもの、第三は両者に共通でとくに第二を指すようである。第一と第二の差 (sh と kh) は方言の差で、前者はアフガニスタンのカンダハールを中心とした西南方言、後者はアフガニスタンのカーブルからパキスタンのペシャールにかけての地域の東北方言である。したがって sh と kh の差は国による違いでないが、ここまで細かく区別したのは大したものである。Pathan とは彼らに対する西洋人とくにイギリス人の呼称である。アフガニスタンでの他称は Afghan である。

この西北辺境は辺境であるため、日本ではあまり知られていない。この地方についてのトインビーの記事は、わが国では教科書としての価値をもつ。彼の文章の一部をとりあげてみよう。

パキスタンはこの辺境に対して、前進政策 forward policy [イギリス統治時代の武力による制圧の方針、不干渉政策 non-intervention policy の対]、それも活発なそれを遂行している。しかしその主要道具は武器ではなく、病院、学校、スポーツ、とくに経済発展である。この最後の道具はとくに重要である。なぜならそれは部族民に対して、従来の伝統的な手段である略奪に代る生活手段を与えるからである。

もしあなたがパキスタン辺境の部族地帯 tribal area [定住地帯 settled area に対して、未開民の住むところ] を通ったら、次のことに気がつくだろう。すなわち好戦的な部族は貧しい土地をもち、豊かな土地は強くない部族がもっているのである。例えばダウル族は武力においてはワジール族にはるかに及ばない。しかしトーチャー溪谷上流の肥沃な農地を所有しているのはダウル族である。バンヌーチャー族はダウル族よりさらにおとなしい。そしてトーチャー溪谷より一層肥沃なバンヌー・オアシスをもっているのはバンヌーチャー族である。

ワジール族はなぜ自分より弱い部族によい土地を譲ったのか。なぜ自分たちは石ころだらけの不毛の地に甘んじているのか。この質問は逆説のようである。しかしこの問題の立て方自体がおかしいのである。おそらくこう問うべきであろう、「なぜワジール族がダウル族より好戦的なのか」と。この二つの同じパシュトゥン部族の間に、元々から差があったわけではない。現在、武力において違うのは、彼らが偶然に手に入れた土地の性質の相違で説明できるのではないか。

ダウル族がおとなしいのは、彼らがたまたま得た土地がよくて、労働に応ずる収入が得ら

れるからである。平和的な仕事で生活できるのであるから、仲間同士や近隣との争闘に精力を費やす暇も必要もない。

反対にワジール族が狂暴なのは、彼らが土地を得たときの不運の結果である。その土地では平和的な労働では生計を得ることができない。生きるために仲間から盗む。それよりも近隣の金持部族から奪う方が一層得である。争闘だけが彼らの頭を占め、それだけに精力を使う。土地が不毛であるがために、彼らは心のねじけた生活を送っているのである。

この診断が正しいとすれば、パキスタン政府が部族民に新しい経済成長を与えるべく努力を集中しているのは、的をついている。政府のねらいは、ワジールをダウルに、ダウルをバンヌーチーに変えることである。もし部族の性格がその部族の住地の性質の所産であるということが正しいなら、高地の部族民が平地へ下りるきっかけを与えられるとき、彼らの生活様式や世界観に革命的な変化がおこることを、我々は期待することができる。

トインビーは先の世界一周の旅の際にも、57年3月にこの地方を訪問し、政府による開発事業を視察して、それを高く評価している。ただし私の考えでは、ワジール→ダウル→バンヌーチーという進化政策は、容易には実現しないだろう。むしろこの3段階は将来も永久に残るのではないかと思う。なぜなら人間の欲望は経済的なものだけではないからである。日本の武士道に似た「パシュトゥン精神」Pashtunwalai というものがあり、それはワジール族などいわゆる未開の部族によく保たれている。政府による経済発展の恩恵にあずかるか、またはそれを拒否して固有の生活と伝統を護持するか、経済的に恵まれない少数民族——パシュトゥン、クルドなど——に共通の問題である。それは民族全体のみならず、部族の、また個人の問題でもある。

研究者としては政府側の見解をうのみにしてはならない。それはつねに楽観的一面だけを強調するからである。トインビーはアフガニスタンで、アメリカの援助によるヘルマンド河域開発計画を視察した。そしてその計画に入っている Nād-i-‘Alī 地区について、その地質は recipe for fertility であると、おそらく説明者の言ったとおり書いている。ところが67年にアメリカの専門家が調査した結果、その地区の地質は low fertility であると断定し、上記開発計画全体に疑問を表明している (*Area Handbook for Afghanistan*, Washington, D. C., 1969, p. 270)。

この種の「偉い人」の旅行にお供するのは当然「お上」の人であるから、その方からの影響を強く受け、「下々」の実態がおろそかになる傾向がある。トインビーはもちろん「お上」の見解を無批判に受け入れるつもりはなかったろう。ただその時に見たり聞いたりしたことを記録しただけである。この点、読者が公平に評価して受容しなければならない。

7 翻訳の問題その他

この本の日本語訳には次の二種がある。

黒沢英二訳『アジア高原の旅』 毎日新聞社 1962

安田章一郎訳「オクサスとジャムナのあいだ」(『トインビー著作集』7 歴史紀行)
社会思想社 1967

この二種の翻訳とも問題が多々ある。現地語を知らないため現地の固有名詞の表記が正しくない。例えば Khyber 「ハ(カ)イバル〔峠〕」を「キベル」、Balkh 「バルフ(ク)」を「ボルク」としている。また日本での世界史の用語の慣用的表記を守っていない。例えば caliph 「カリフ」(翻訳しない方がよい)を「首長」、「族長」などと訳している。またパキスタンの Dir State, Swat State の State を「州」と訳しているが、それは Princely State 「藩王国」のことであり、「州」は、西北辺境州・パンジャーブ州などの Province の訳語である。

本書に関連した私の研究として以下のものがある。

岩村忍『アフガニスタン紀行』 社会思想社 1978 解説を勝藤が執筆 歴史家の旅行記として価値が高い。トインビーが西から見て「アフガニスタンのギリシア史」を考えるのに対し、これは東から「アフガニスタンのモンゴル史」を追求する。

勝藤「モンゴル西征の一問題」(『日本オリエント学会創立二十五周年記念オリエント学論集』) 刀水書房 1979 バルフ衰退の原因についてのトインビーの説に示唆を得た。「灌漑設備を破壊した」と人は気軽にいうが、いつ、どこ、どんな灌漑設備を、どのように破壊したかについては、だれも言及していないことを指摘した。

James W. Spain, *The Way of the Pathans*, London, 1962 (中川弘・勝藤訳『シルクロードの謎の民』刀水書房 1980) パキスタン西北辺境州の実態を豊富な経験により描いたもの。パシュトゥン部族民の文明化政策の評価として、トインビーを楽観派として挙げている。