The University of Osaka
Institutional Knowledge Archive

Title	<Review>Adam J. SILVERSTEIN, Postal Systems in the Pre-Modern Islamic World.
Author(s)	早川, 尚志
Citation	内陸アジア言語の研究. 2016, 31, p. 87-98
Version Type	VoR
URL	https://hdl.handle.net/11094/58624
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

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

The University of Osaka

内陸アジア言語の研究 31, 2016.10, 87–98

＝ 書評 ＝
Adam J. SILVERSTEIN, *Postal Systems in the Pre-Modern Islamic World*. Cambridge: Cambridge University Press, 2007.

早 川 尚 志*

本書は Adam J. Silverstein 氏による前近代イスラーム世界の駅伝制とその系譜についての専論である．著者はケンブリッジ大学（Cambridge University）の Tarif Khalidi 教授の許で学び，2002 年に博士論文 The Origins and Development of the Islamic Postal System で以て博士号を取得し，2012 年にイスラエルのバル・イラン大学（Bar Ilan University）准教授に就任した気鋭の研究者である．著者はイスラーム以前・以後の西アジアの諸制度・歴史観について多数の論著を発表し，その存在感を増しつつある．特に本書はその出版以来大きな反響を呼び，管見の限りでもトルコ語（2010），アラビア語（2011）に翻訳され，各分野からの書評が行われている（Hanne 2009; Marsham 2009; Messier 2009; Sood 2009; Hordon 2010; Tolmacheva 2010; Matthee 2011）．

内陸アジアの歴史を理解する上で，かの地に興亡した諸王朝の敷いた駅伝制が各々の広大な領域支配にとっての重要な鍵であった事は言を俟たない．このような駅伝制の伝統は古くハカーマニシュ朝（アケメネス朝）の「王の道」まで遡り(1)，内陸アジアも西突厥（荒川 2010）やモンゴル帝国（羽田 1909; 羽田 1930; Olbricht 1954; Morgan 2000），ティムール朝（早川 2015）の事例に見るように，こうした制度とは無縁ではなかった．

著者はハカーマニシュ朝期の「王の道」以来マムルーク朝の駅伝制（barīd）に至るまで前近代の西アジアに連綿と続く駅伝制を通史に位置付けるべく，その実態の究明を目指した．そして，モンゴル帝国やマムルーク朝以降への影響について考察し，本書にまとめた．

以下に本稿の構成及び各章の内容を提示し，最後に私見を述べたいと思う．

Introduction: 1−6

Part I: The Pre-Islamic background: 7−51

1. Pre-Islamic postal systems: 7−51

The East: Iranian postal systems from the Achaemenids to Sasanids: 7−28

---

* HAYAKAWA Hisashi. 京都大学・大学院文学研究科・博士前期課程

(1) 騎馬の急使による情報伝達そのものは既にアッシリア帝国期から一部知られている．しかし，王の道，宿駅制度，多数の馬の整備を必要とする駅伝制が実際に帝国統治の一環を成すシステムとして確立されたのはハカーマニシュ朝下であると見られている（川瀬 1998: 308）．

The West: the *Cursus Publicus* from Rome to Byzantium: 29−42
Communications in Pre-Umayyad Arabia: 42−51
Part II: Conquest and centralization – The Arabs: 53−140
2. *al-Barīd*: the early Islamic postal system: 53−89
3. *Dīwān al-Barīd*: The Middle Abbasid period: 90−140
Part III: Conquest and centralization – The Mongols: 141−185
4. The Mongol *Yām* and its legacy: 141−164
5. The Mamlūk *Barīd*: 165−185
Conclusion: 186−190
Appendix: distance and speeds of the *Barīd*: 191−193
Bibliography: 194−208
Index: 209−214

Part I はイスラーム以前の駅伝制について，Part II はイスラーム後にアラブ系諸王朝の許で展開した駅伝制の盛衰について，Part III はモンゴル征服以後の駅伝制の復興について論じている．以下，章毎に本書の内容を紹介する．

序論部分では「前近代イスラーム世界の駅伝制」についての問題提起と概略の提示が行われる．「駅伝制（barīd）」とは前近代において駅と替え馬を等間隔に配することで行われた輸送手段である．この方法は前近代最速の情報伝達方式で，少なくとも公式には国家権力に独占されたものであった．本書で扱う「前近代」はオスマン期の電報の普及と 17 世紀における駅伝制の私有化で以て区切られ，「イスラーム世界」にはオスマン帝国，マグリブ，アンダルシア，東南アジア等を含まない．本書では，イスラーム以前の伝統を踏まえた上で，アラブとモンゴルの両者による大征服後における各王朝の制度概要や被征服地での制度運用を扱い，「前近代イスラーム世界の駅伝制」についての通時的理解を試みる．

Part I ではアラビア語の barīd「駅伝」，fayj「飛脚」，furāniq「案内人」等の駅伝制関連用語や farsaḫ「ファルサング」，mīl「ミール」のような距離用語の多くが実は借用語であることを示し，各々の来歴について，イスラーム以前に遡って考察を行う．イスラーム期の典籍史料は当該制度の起源をハカーマニシュ朝に求める．実際ハカーマニシュ朝はサルディス〜スーサ間を初め，領内各所に「王の道（Gk. ὁδός βασιλέως / OP. ḥarrān šarri / Ak. girri šarri）」を敷いたことであまりに名高い．同様の制度は続くアルシャク朝（パルティア）やサーサーン朝の許でも継承され，その領内交通を安定せしめた．著者は当該制度について，使節，間諜，交信方法，運営の四題について論じた上で，イスラーム化以前のイランについて，イスラーム系諸王朝がそこから駅伝制を継承し，中世のムスリム史家たちもこれを認め，駅伝制の各用語がイスラーム前後を通してこの地で使われ続けていることを確認する．

但し，駅伝制そのものを指す barīd の語はイラン的伝統に属さないと著者は述べる．この語の起源は従来の研究でローマ・ビザンツ帝国の早馬（Gk. βέρεδος / L. veredus）の語[(2)]に求められてきた．著者はまず barīd について検討し，なおその起源への明言を避けつつローマ・ビザンツ起源説の問題点を指摘する．また，ローマ・ビザンツ帝国の公共便制度（cursus publicus）の詳細を検討することで，イスラーム諸王朝における駅伝制との内容の繋がりを検証する．ローマ帝国は「全ての道はローマに通ず」との言葉で知られる如く緻密な街道網を領内に有し，アウグストゥス統治期以来，ビザンツ帝国期まで領内に公共便網を走らせていた．著者は当該制度の概略を述べた後，使者，間諜，運営の諸問題に触れた上で，ビザンツ期には首都コンスタンティノープルの立地上領内では水運が栄え，イスラーム黎明期までに駅伝制は衰退していたことを示し，それ故イスラームの「駅伝制」がローマ・ビザンツ帝国の「公共便」の単なる模倣であるとした従来の説を斥ける．

ここで問題になるのがイスラーム化以前のアラビアにおける事例である．イスラーム化以前のアラブ人は高度な駅伝制を持たなかったが，情報伝達の能力は有し，サーサーン朝とビザンツ帝国の双方の駅伝網にて使者として起用され，イスラームの大征服期までには高度な情報伝達体系を必要とすることになる．著者はこの問題について，情報伝達方法，イスラーム化以前の「駅伝制」の用例，大征服期の情報交換と駅伝制の整備を詳述・議論する．

Part II ではイスラーム帝国期の駅伝制についての議論が行われる．まず取り上げられるのはウマイヤ朝期の事例である．著者は後世のアラビア語史料でイスラームの駅伝制の開祖とされたムアーウィヤ（在位 661–680 年）の果たした役割が比較的小さかったことを指摘し，当時の駅伝制の在り方はイスラーム化以前の名残を色濃く残していたことを指摘する．領内の駅伝制について物的証拠が残り始めるのはマルワーン 1 世（在位 684–685 年）の治世以降である．当時の道と駅の整備，乗用動物と使者，運営，機能の諸問題を検討した上で，著者はイスラーム化以前の諸国の駅伝制がウマイヤ朝期の駅伝制に及ぼした影響を確認する．アラブ人はウマイヤ朝がダマスカスに遷都する 1 世紀以上前からサーサーン朝やビザンツ帝国等を通して駅伝制に触れていた．アラブ人は大征服期においてこうした駅伝制の知見を活かして遠征を行い，征服地の駅伝制の取り込みを図った．マルワーン 1 世以降，駅伝制の整備が行われ，通行証の統一[(3)]，里程石の設置，駅長（aṣḥāb al-barīd）の配置が行われる．ヒシャーム（在位 724–743 年）の治世に駅伝制の財源は国庫に移管され，旧サーサーン朝の駅伝制が西方の旧ビザンツ帝国領にも適用され始める．ウマイヤ朝の後期になると，駅伝制は弛緩し，制度とその運用に矛盾が目立つようになる．

駅伝制が復興するのはアッバース朝期である．同朝の歴代カリフは領内に情報網を有したが，

---

(2) この語の起源が更にアッシリア語まで遡るとする説もある（家島 1991: 224）．

(3) イスラーム治下の通行証（šijill）は既に 8 世紀のエジプトでの発給事例が知られている（Becker 1906: 301）．

これもムタワッキル（在位 847−861 年）の治世に設置された駅伝庁（dīwān al-barīd）の働きに拠る所が大きい．当時，紙の普及に伴い史料状況も大幅に改善し，多様な史料が編纂されたことから駅伝制の実像もより明確になる．著者は当該課題について新出の君主鑑『諸王の政策（*Siyāsat al-Mulūk,* 以下 SM）』[(4)]の記述を他史料と照合しつつ，道と駅，運営，機能についての議論を行う．ここで明かされたアッバース朝の駅伝像は当時のアラビア語史料に見えるビザンツ帝国，唐，トグズグズ（東ウイグル可汗国）等の外部の駅伝制の記述と比較される．その上で，著者は当時の駅伝制の独自性について，専門の駅伝庁が設置されたこと，その財源が国庫で以て賄われたことの二点を挙げ，これが後のイスラーム諸王朝の駅伝制を規定して行ったことを指摘する．

事態が変化するのは 10 世紀においてである．疫病や内乱でアッバース朝の財政基盤は弱体化し，その権威は形骸化し，各地にイスラーム系諸王朝が乱立する時期を迎える．著者は当時の乗用動物，伝書鳩，情報網，隊商網について議論する．これら，駅伝制の維持に必要なインフラストラクチャーを整備する上での国家の役割が次第に縮小し，徐々に駅伝制は隊商網にその情報伝達網としての役割を取って代わられて行ったことが詳述される．この際，内陸アジアについて，東方イスラーム世界における商人の情報の関係事例として『幸与える智慧（*Kutadgu Bilig,* 以下 KB）』の記述（KB: 445）と『テュルク語辞典（*Dīwān Luġāt al-Turk,* 以下 DLT）』の yügürgän の語釈[(5)]が取り上げられている．

続いて，各地の王朝における駅伝制の継承と実態についての各論が行われる．エジプトに拠ったファーティマ朝では駅伝制が採用された記述はあれど，その実態として情報伝達は伝書鳩やそれ以上に隊商網に依拠したものであった．これに比して，東方の内陸アジアに興亡した諸王朝の許では駅伝制が機能し続けていた．サーマーン朝はアッバース朝の権威を借り保護を与え，その国政の範を後者にとった．駅伝制もこの例外ではなかった．やがてこの駅伝制もアッバース朝同様，財政危機に晒されて弛緩する．ガズナ朝には同朝出身のニザーム・アル＝ムルクの名高い『統治の書（*Siyāsatnāmah*，以下 SN）』があり，駅伝制についても詳細な情報が記されている．同朝では駅伝制は国内の情報蒐集と不可分に結びついていたとされ，その財源は国庫で賄われた．駅路には徒歩の飛脚（paykān）が配され，こうした領内交通の維持は君主の義務とされた．両者の間のイラン高原で栄えたのはブワイフ朝とセルジューク朝である．ブワイフ朝は従来説ではアッバース朝の駅伝網を分断した王朝として悪名高かったが，実際には領内で

(4) 当該史料の写本はスレイマニエ図書館に所蔵されている（Haci Mahmud Efendi 2041, Istanbul）．本書は 10 世紀中葉のブワイフ朝治下で成立した君主鑑文学で，著者は地租庁（dīwān al-ḫarāj）の役人であったと思われる．その内容はアッバース朝期の官職，租税，国制を反映したものである（Sadan & Silverstein 2004）．特に駅伝制関連部分については，SM にて部分的に注釈付きで刊行されている．

(5) DLT ではこの語に対し，「中国からイスラームの諸邦に派遣された商人に先立って出発し，その知らせと書状をもたらす駅伝使（barīd）の総称」（DLT-F: 467–468; DLT-E: III, 41）の語釈が与えられている．

駅伝網に加えて飛脚（suʿā）網を敷き，その運用は極めて厳格に行われていた．対して，セルジューク朝がイラン高原征服後駅伝制を廃したことはSNに詳しい．このように，11世紀までに，イスラーム世界の駅伝制はセルジューク朝で廃止され，ファーティマ朝で伝書鳩と隊商網に取って代わられ，ガズナ朝で徐々に衰微すると言う末路を辿った．

Part III で検討されるのはモンゴル到来後の駅伝制の復興である．まず著者が取り上げるのはモンゴル帝国の駅伝制である．モンゴル帝国の征服活動に際し，その情報交換を支えたのは駅伝制（M. ǰam ~ T. yam > P. yām，TMEN: IV, 110–118）であった．著者はかような駅伝制の起源について，先行研究のいう中国起源説の是非を議論し，yām の語源を8世紀のユダヤ・ペルシア語文献に見える jāmak の語（Utas 1968: 128; Moreen 2000: 22）に求めている．当該制度は13世紀中葉にその運用を本格的に開始されるも，やがて牌子の濫発に伴い，沿道の住人にとっての負担となっていく．モンケの即位以降モンゴル帝国は解体へ向かい，ベルケとフレグの間での抗争などで駅伝網は寸断され，各地のモンゴル系政権は独自に領内の駅伝網を整備することになった．

イランに拠ったフレグ・ウルスにおいても駅伝制は腐敗の度を深め，国家財政を逼迫せしめた．これに対しガザンは駅伝網の乱用と使節に扮した追剥ぎの害，及びそれに伴う使節への信用低下を止めるべく，駅設置，運営，急使利用の三点について改革を断行した．このような形でモンゴル系の駅伝制は手放しの成功とは言えないまでも西アジアにも定着し，後の王朝に引き継がれていく．モンゴル帝国後の各王朝（ティムール朝，トゥグルク朝，オスマン朝）での駅伝制について触れ，各々の駅伝制がその用語論や内実からモンゴル帝国から継承されたものであるとする．

駅伝制の再興はモンゴルのみならず，エジプトのマムルーク朝下でも行われた．従来の研究ではマムルーク朝の駅伝制（barīd）はモンゴルの駅伝制（yām）に範を取ったものとされて来たが，両制度の相違，マムルーク朝におけるアラブの伝統，当該制度の起源をアッバース朝期の駅伝制に遡るとする同時代人の記述はモンゴル由来説を疑わしめる．著者はその当否を検討すべく，同時代史料を紹介した後，当時の駅伝制の起源，運営方式，バイバルス（在位1260−77年）をして同制度を復興せしめた理由を検討する．一方，同朝の当該制度はアッバース朝のそれに対し，より軍事色が強く，その財源を当初より中央政府に求め，その運用も軍事的緊急度の高いシリア〜カイロ間に限られていた．しかしモンゴルの脅威が去って軍事的緊急性が薄れると，駅伝制もまた弛緩し，財政危機や黒死病の影響も加わり，ティムールの襲来で以て名実共に終止符を打たれた．著者はこうした駅伝制がアッバース朝期の駅伝制を範にとりつつ，モンゴルの駅伝制の影響を受けたものとし，その独自性を強調する．

結論部分では，ハカーマニシュ朝からマムルーク朝に到る各王朝の事例検討を通し，交通と国家の在り方が考察される．駅伝網整備は有事の際に敵軍の進軍路になったり，叛乱の際の標的にされたりする，という問題点にも関わらず，その広大な領域を支配する際に情報・物流の

両面で必要不可欠な役割を果たした. 駅伝制の考察は駅伝制を持たなかった諸王朝が被った不利益の考察や各王朝の制度理解において有用である．では,「イスラーム的」駅伝制の特徴とは何であろうか. 著者はこれに二つの見解を提示する. 第一は車輪が用いられなかったことで, 第二はその財源を現地徴発ではなく国庫負担とするその運営方式である．また，当該研究からイスラーム期と「それ以前」の駅伝制の連続性も見いだされた．モンゴル人が独自の駅伝制を持ち込んだことに対し, アラブ人がサーサーン朝やビザンツ帝国等先行帝国にその制の範を取ったのは，かねてよりアラブ人が両帝国の駅伝制を知悉していたことにその理由を求め得よう．こうしたイスラームの駅伝制はヨーロッパ人によって驚異の念で以て報告されて来た. しかし, 19 世紀になると事態は逆転する．ヨーロッパ人は無線と郵便制度を発明してもたらし，ムスリムは寧ろこれらを範に取った．しかし，“barīd”の語が「郵便」に意味を変えて用いられ続けていることを思えば，この語はアラビア語でも有数の歴史を持つことは疑い難い．

以上が本書の要約である．以下ではこの内容を踏まえた上で，本書の持つ意義と若干の問題点について議論したい．本書の意義は以下の通りである．本書は前近代イスラーム世界における駅伝制に焦点を当て，その実態と継承について詳細に検討したものである．その際，著者は従来史料状況に災いされて研究が必ずしも十分でなかった前近代イスラーム世界の駅伝制の実態を各種史料の照合で以て塗り替えた上で, イスラームの駅伝制がハカーマニシュ朝以来のイラン系諸王朝やローマ・ビザンツ帝国等，専攻する諸帝国にその制度の範を取ったことを明らかにしている（7–51）．また，イスラーム的な駅伝制がアッバース朝下で確立されたことを新出史料 SM の記述を軸に紹介し，その類型が帝国各地で時代を通して継承されるも 11 世紀までを具体的事例と共に活写している（53–140）．このようにして一度は廃れた駅伝制はモンゴル襲来後に復興される．フレグ・ウルス治下のイランではモンゴル系駅伝制が，マムルーク朝治下のエジプト・シリアではアッバース朝に範を取りつつモンゴル系の要素を取り入れた駅伝制が敷かれ，その後のオスマン帝国，ロシア，ムガル朝等の駅伝制の基礎となる（141–185）．最後に著者はこうした前近代イスラーム世界の駅伝制の通時的な変遷を一書にまとめあげ, 読者にその全貌を提示する（186–190）．このような議論はイスラーム世界の駅伝制研究の最前線を提示するだけでなく，各王朝が先行王朝の駅伝制を範に取りつつ，各々の事情に併せて如何なる変更を加えたかを明示した点で類書には変えがたい価値を持つ．

続いて本書で用いられた史料についてである．駅伝制は同時代人にとって「当たり前」の存在であったが故, 当事者の手になる典籍史料にはその情報が残りにくいという難点があった（4–6）．本書ではこうした難点を克服すべく，既存のアラビア語・ペルシア語の典籍史料を新出の君主鑑史料や関連の文書史料と詳細に照合する．特にアッバース朝期の駅伝制について，新出の君主鑑 SM の分析で以て提示された成果は本書の白眉と言っても差し支えない（86–87, 97–109）．また，イスラーム以前の駅伝制を検討する際，著者はギリシア語・ラテン語の典籍史料

や城塞文書（以下 PFT）[(6)]等の楔形文字史料のみならず，ヘブライ語によるバビロニア・タルムード等も参照することで，従来不明な点の多かったサーサーン朝の駅伝制の実態に迫り，イスラーム期との連続性についての考察に成功している（11–17）．従来，文字・言語の壁に阻まれて相互比較の進まなかったイスラーム到来前後の西アジアの駅伝制の比較に本書は大きな貢献を果たしたと言えよう．

以上述べたような価値を持つ本書であるが，若干の疑問点と物足りなさも残った．第一に，史料の利用方法に疑問が残った．著者はアラビア語・ペルシア語史料においては原典を参照しているのに対し，テュルク語史料やラテン系諸語の旅行記は基本的に翻訳に拠り（148–151），シリア語・アルメニア語史料についてはほぼ存在に言及するのみに留まる（156）．これは特にモンゴル期の駅伝制の議論に際して顕著で，東方からの旅行記は漢文文献で『長春真人西遊記』の英訳本（Waley 1931）を用いるのみである．モンゴル覇権下の旅行記録がヨーロッパ人やムスリム等西方側のもののみならず，長春真人やバル・サウマー（Bar Sawmā）など東方からのものもあることを思えば，このような漢文やシリア語による東方史料の参照は必須であると言えよう．実際にこのような東方史料を使っての分析の例には杉山（2008: 242–243）の紹介する Budge（1928）の考証がある．Budge はバル・サウマー等がカーシュガル以東では行く先々の支配者から歓待され，その道中の保護を与えられたのに対し，カーシュガルからホラーサーンに至るまでの地域でその道中に非常な苦労を伴ったことに注目し，彼等の一行がカーシュガル以東についてフビライから勅書（T. yarlïġ > P. yarlīġ，TMEN: IV, 153−58）と牌子（Ch. paiz > M. payza > P. pāyzah, TMEN: I, 239–241）の支給を受けて特別な旅を保障されたのに対し，カーシュガル〜ホラーサーン間では，その地の覇権を握るカイドゥからそれら通行証を得るのに失敗し，諸々の困難に晒されたことを考証している（Budge 1928: 45–49）．

第二に，日本における先行研究が一切反映されていないことが挙げられる．日本には羽田（1909）による研究以来，特に内陸アジアについての揺るぎない蓄積がある．然るに著者は東突厥可汗国の駅伝制についての記述（TIB: 278–279; Minorsky 1948: 283）を引く際，関連の荒川（1994）の研究に触れず，その正確な位置付けを行えていない．また，モンゴル期の駅伝制について，著者は Morgan（2000: 367）がフレグ・ウルスについて「唯一知っている」専論であり，漢文史料に基づく研究では Olbricht（1954）が「しばしば引用される」（143）としているが，既に日本では，本書刊行以前に限っても羽田（1909; 1930）を筆頭に宇野（1989）や本田（1991）があり，当該テーマについてペルシア語史料だけでなく漢文史料をも広く利用した研究成果が蓄積されている．著者はこれらの研究蓄積を知っていないか，知っていてもアクセスできなかっ

(6) 主にエラム語による粘土板行政文書群．前 509–494 年，前 492–458 年の間に発給され，シカゴ大学によるペルセポリス発掘の際に発見された．旅行者に対する食糧支給等を指示した文書も含まれており，ハカーマニシュ朝の駅伝制研究に際し，必要不可欠な内部史料となっている（Hallock 1985: 588–589, 606–607; Briant 2012: 189–193）．

たためか, 全く言及さえせず, 特に内陸アジアでの事例について些か新規性を欠いた指摘を行っていることも少なくない．このことは同時に，今後我々日本人研究者が研究成果を世界に発信して行く上で重要な示唆を与えるものでもある．

第三に，通時的な駅伝制の変化に注目する余り，各王朝の個別事例についての記述が手薄になりがちな点が挙げられる．例えば，イスラーム化以前のイラン系諸王朝についての著者の記述ではハカーマニシュ朝やサーサーン朝の事例紹介が入り乱れ，当該王朝間での変化について若干理解が妨げられやすくなっているし（9–20），ガズナ朝等 11 世紀の諸王朝の事例については，二三の代表的史料に全面的に依拠してしまっているので（125–131），より厳密な史料操作の上での議論を行うことが望まれる．

第四に, 駅伝制の系譜において, 著者は西アジアにおける駅伝制の伝統を重視する故か, テュルク系の駅伝制への視座を全く欠いていることが挙げられる．7 世紀前半までに，テュルク系西突厥はその支配下のタリム盆地のオアシス諸都市に鄔落（< T. ulaġ，TMEN: II, 102–107）の制度を展開していたことが知られ（荒川 1994; 2010），同語は ulaġ としてイスラーム改宗直後のカラハン朝下でも確認される（DLT-E: I, 122; DLT-F: 73）．先述の通り著者は DLT について yügürgän の語を取り上げ，カラハン朝下での駅伝制と商人の関係に言及している（120–121）．しかし，これはイスラーム世界東方の事例である以上に，テュルク世界の事例の延長として論じられるべき可能性も少なくない．カラハン朝の事例の研究に際しては，DLT における他の交通関連語彙の検討, 天山ウイグル等非イスラーム系テュルク諸王朝の交通様態との比較検討の上で，テュルク世界における位置付けも行っておくべきである．

また，モンゴル帝国の駅伝制の起源・系譜において中国と内陸アジアを対比して述べるところ（142−144）までは良いにしても，東方の事例の検討が足らず，不十分になってしまった点が見受けられる．

先述の如く，著者は yām の語源を 8 世紀のダンダーン・ウィリク（Dandān Uiliq）出土ユダヤ・ペルシア語文献に見える jāmak の語に求めている（142–143）．当該用語については Utas（1968: 127–129，131–132）が yām との関連の可能性を示唆し，Moreen（2000: 22）がこの説を支持している．しかし yām の類例は既にこれに先立つ 4−5 世紀の鮮卑系拓跋部の言語に見られることが羽田（1914: 117）や Boodberg（1936: 170）によって指摘されている．両氏は『南齊書』（南齊書魏虜伝: 985）にて「諸州乗驛人」の語釈を与えられる「咸真」を M. ǰamčin ~ T. *yamčin の古形とみて，モンゴル帝国期の M. ǰam ~ T. yam に関連付けている．故に 8 世紀のユダヤ・ペルシア語文献の用例はそれ自体検討を要する興味深い事例であるとはいえ，yām という用語そのものの起源は「鮮卑語」やテュルク・モンゴル語に求めるべきで，この事例からも当該用語の起源をテュルク･モンゴル語に求めるべきことは十分に理解することができよう．

また，このようにテュルク系諸部の駅伝制の伝統への視座を欠いていることは，モンゴルが

従前のテュルク系遊牧王朝の影響を受け，幕僚内にウイグル系官僚[7]を多数抱え，西アジア征服に際してホラズム・シャー朝を攻略して以来各地のテュルク系遺民を多数傘下に収めて来た背景を思えば，当該王朝における駅伝制の系譜を語るのに際し，極めて危険であると言わざるを得まい．実際モンゴル帝国内で駅伝間を行く駅伝馬が先に述べた如く T. ulaġ > P. ulāġ と称される等[8]，モンゴルの駅伝制においてテュルク系語彙が締める割合の少なくないことも，その影響の考察の必要性を喚起せしめる．

テュルク系の駅伝制の理解が重要なのは何もカラハン朝やモンゴルのみに留まらない．テュルク系諸民族はカラハン朝以来部族単位で，或いはマムルークという形でも流入し，軍事面，ひいては政治面での重要性を増していった．DLT がカリフ・ムクタディー（在位 1075—94 年）の子アブル＝カースィム・アブドゥッラーに献呈されたのはまさにそのような時代であった（羽田明 1963: 375）．以後，東方イスラーム世界においてテュルク系武官はイラン系文官と対になって，各々の国制の在り方に大きな影響を及ぼした（羽田明 1973; 安藤 1995）．それ故，テュルク系のトゥグルク朝の駅伝制が ulāġ の名を冠し（IB: III, 95），モンゴルの駅伝制と類似していたからと言って，それ故にこれをモンゴルの影響とする（163–164）のは軽率であり[9]，両駅伝制が各々別個にテュルク系駅伝制を祖とする可能性は検討されて然るべきである．またマムルーク朝にも同様の指摘が可能である．当該王朝が少なくともその前期にテュルク系マムルーク軍団の許で成立し（Holt 1991: 321），駅伝制復興に舵を切ったバイバルス自身もキプチャーク草原の出身であること（Wiet 1986: 1124）を思えば，Sauvaget（1941）の指摘するモンゴル起源説のみならず，モンゴル到来以前からキプチャーク草原に地歩を固めていたテュルク系諸部からの影響もまた考慮されるべきであろう．

第五に，モンゴルと後世の諸王朝の駅伝制の比較は非常に興味深い示唆を与えるものであるが，各々代表的な史料を一つずつ挙げるのみに留まるため，十分な議論が行われず，やや蛇足になってしまった観がある．著者はティムール朝期の駅伝制に関してガザン以前のフレグ・ウルス期と大差無し（162）としているものの，駅毎の馬の数が 50-200 頭とフレグ・ウルス期よりもずいぶん多いこと（ET: 109），寡婦が二人のインド人従僕を連れてカンダハールからディヤルバクルまで商用旅行を出来るほどに領内の治安維持がなされていたこと（ZT-T: 198）な

(7) モンゴル政権下におけるウイグル系・キタイ系官僚については著者もその重要性を認めている（142）．

(8) Silverstein も ulaġ の語について，モンゴルの駅伝制と中国系の駅伝制の連関を否定する材料として紹介している（143）が，この語の来歴についてそれ以上の踏み込んだ検討は行っていない．

(9) なお，トゥグルク朝の駅伝制の起源については，Kumar（2013: 58–60）も言及しており，SN での駅伝制の扱いが少なく，セルジューク朝には駅伝制が存在しなかったことを根拠にテュルク系起源の可能性を否定している．しかし実際には既に本書の内容で紹介されるように，SN はガズナ朝の駅伝制について度々扱っており（SN: 57–65, 81, 91; 井谷・稲葉 2015: 79–88, 109, 124），駅伝制を廃止したセルジューク朝の方を例外に描いている（125–137）ので，Kumar のこうした議論は的を得ないものであると言えよう．

ど，フレグ・ウルス期の状況との差異も少なからず見られる．また，モンゴル系の駅伝制がオスマン帝国に，或いはジョチ・ウルス経由でモスクワ大公国に伝えられたとの説も述べられており（161–164）大変興味深いが，具体的検討が行われないまま言及のみに終わっている．これらもまた今後の研究課題であろう．

以上，専ら評者の関心に沿った批評を行った．全体として本書は従来その実像と時間的変遷が曖昧なまま共有されて来た前近代イスラーム世界の駅伝制の実態とその変遷について明確に纏め，かつ駅伝制の系譜立ての可能性を指摘することで後の議論の土台を作ってくれた秀作であると言えよう．当該テーマについて専門的知識を持たない読者にとっても本書の議論は明快であり，関連分野の専門家にとっては欧米における当該テーマの研究の最前線を提示するものである．これは断代史に囚われず，各王朝を見渡す視座と能力を持ち合わせた著者でこその大作である．本書が今後前近代イスラーム世界の駅伝制を研究する上で必見の書となることは論を俟たない．

史料

Bar Sawma: Bedjan, P. (ed. & tr.) (1895) *Histoire de Mar Jab-alaha, patriarche et de Raban Sauma*, Leipzig.

DLT-E: Mahmud Kaşgarlı (2008) *Kitābu Dīvānı Lügāti't-Türk*. MS., Millet Genel Kütüphanesi, Ali Emiri, Arabi, No. 4189 (Facsimile) (Ş. Kurt, ed.), İstanbul.

DLT-F: Mahmud Kaşgarlı (1915-1917) *Kitāb Dīwān Luġat al-Tūrk* (K. A. Rifat, ed.), I–III, İstanbul.

ET: Clavijo, Ruy Gonzalez (1943) *Embajada a Tamorlán: estudio y edición de un manuscrito del siglo XV* (F. L. Estrada, ed.), Madrid.

IB: Ibn Baṭṭūṭa (1994) *Voyages d'Ibn Batoutah: texte arabe, accompagné d'une traduction* (C. Defrémery & B. R. Sanguinetti, eds.), I–IV, Frankfurt am Main.

KB: Yūsuf Ḫāṣṣ Ḥājib (1979) *Kutadgu Bilig* (R. R. Arat, ed.), Ankara.

PFT: Hallock, R. T. (ed. & tr.) (1969) *Persepolis Fortification Tablets*, Chicago.

SM: Silverstein, A. J. (2002/3) "A New Source on the Early History of the *Barīd*", *al-Abḥāṯ*, L/LI: 121-134.

SN: Niẓām al-Mulk (1891) *Siasset namèh: traité de gouvernement* (C. Schefer, ed.), Paris.

TIB: Minorsky, V. (1948) "Tamīm ibn Baḥr's Journey to the Uyghurs", *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, XII (2): 275–305.

ZT-T: Ḥāfiẓ Abrū, *Zubdat al-Tawārīḫ* in: F. Tauer (ed.) (1937) *Texte persan du Ẓafarnāma: avec des additions empruntées au Zubdatu-t-tawārīh-i Bāysungurī de Hāfiz-i Abrū et Nizāmuddīn Šāmī*, II, Praha.

長春真人西遊記：李志常（述）（1968）『長春眞人西遊記』臺北：臺灣商務印書館.

南齊書：蕭子顯（撰）（1972）『南齊書』北京：中華書局

参考文献目録

Becker, C. H. (1906) "Historische Studien über das Landoner Aphroditowerk", *Der Islam*, II: 359–371.

Boodberg, P. A. (1936). "The Language of the T'o-Pa Wei", *Harvard Journal of Asiatic Studies*, I (2): 167–185.

Briant, P. (2012) "From the Indus to the Mediterranean: The Administrative Organization and Logistics of the Great Roads of the Achaemenid Empire", K. Raaflaub (ed.), *Highways, Byways, and Road Systems in the Pre-Modern World*, Chichester: 185–201.

Budge, W. (tr.) (1928) *The monks of Ḳûblâi Khân, emperor of China, or, The history of the life and travels of Rabban Ṣâwmâ, envoy and plenipotentiary of the Mongol Khâns to the kings of Europe, and Marḳôs who as Mâr Yahbhallâhâ III became patriarch of the Nestorian Church in Asia*, London.

CTD: Dankoff, R. & Kelly, J. (ed. & tr.) (1982) *Compendium of the Turkic Dialects (Dīwān luyāt at-Turk)*, I-III,

Cambridge.

Hallock, R. T. (1985) "The Evidence of the Persepolis Tablets", in: I. Gershevitch (ed.), *The Median and Achaemenian Periods*, Cambridge: 588–609.

Hanne, E. J. (2009) "Book Review: Adam J. Silverstein, *Postal Systems in the Pre-Modern Islamic World*, Cambridge Studies in Islamic Civilisation (Cambridge: Cambridge University Press, 2007). Pp. 230", *International Journal of Middle East Studies*, XLI (2): 317–319.

Holt, P. M. (1991) "Mamlūks", *EI*2, VI: 321–331.

Hordon, P. (2010) "*Postal Systems in the Pre-Modern Islamic World*, by Adam J. Silverstein. (Cambridge: Cambridge U.P., 2007; pp. 214. £50)", English Historical Review, CXXV (513): 383–384.

Kumar, S. (2013) "The Ignored Elites: Turks, Mongols and a Persian Secretarial Class in the Early Delhi Sultanate", in: R. M. Eaton, M. D. Faruqui, D. Gilmartin, S. Kumar (eds.), *Expanding Frontiers in South Asian and World History: Essays in Honour of John F. Richards*, Cambridge: 39–71.

Marsham, A. (2009) "Reviews of Books: *Postal Systems in the Pre-Modern Islamic World*. By Adam J. Silverstein. pp. xii, 214. (Cambridge Studies in Islamic Civilization) Cambridge, Cambridge University Press, 2007", *Journal of the Royal Asiatic Society* (Third Series) IXX (1): 114–116.

Matthee, R. (2011) "Reviewed Work: *Postal Systems in the Pre-Modern Islamic World* by ADAM J. SILVERSTEIN", *Journal of World History*, XXII (2): 364–368.

Messier, R. A. (2009) "*Postal Systems in the Pre-Modern Islamic World* – By Adam J. Silverstein", *Historian*, LXXI (2): 344–346.

Minorsky, V. (1948) "Tamīm ibn Baḥr's Journey to the Uyghurs", *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, XII (2): 275–305.

Moreen, V. B. (2000) *In Queen Esther's Garden*, New Haven.

Morgan, D. (2000) "Reflection on Mongol Communication in the Ilkhanate", in: C. Hillenbrand (ed.) *The Sultan's Turret: Studies in Persian and Turkish Culture*, Leiden: 375–385.

Olbricht, P. (1954) *Das Postwesen in China unter der Mongolenherrschaft im 13. und 14. Jahrhundert*, Wiesbaden.

Sadan, J. & Silverstein, A. J. (2004) "Ornate Manuals or Practical Adab?: Some Reflections on a Unique Work by an Anonymous Author of the 10th Century CE", *al-Qanṭara*, XXV: 339–355.

Sauvaget, J. (1941) *La poste aux chevaux dans l'Empire des Mamelouks*, Paris.

Sood, G. D. S. (2009) "Reviewed Work: *Postal Systems in the Pre-Modern Islamic World* by Adam J. SILVERSTEIN", *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, LII (3): 579–582.

Tolmacheva, M. A. (2010) "*Postal Systems in the Pre-Modern Islamic World*, By Adam J. Silverstein. (Cambridge: Cambridge University Press, 2007), xii, 214 pp. Price HB £53.00. EAN 978–0521858687", *Journal of Islamic Studies*, XXI (1): 133–134.

TMEN: Doerfer (1963) *Türkische und mongolische Elemente im Neupersischen*, I–IV, Wiesbaden.

Utas, B. (1968) "The Judeo-Persian Fragment from Dandān Uiliq", *Orientala Suecana*, XVII: 123–136.

Waley, A. (tr) (1931) *The Travels of an Alchemist: The Journey of the Taoist Ch'ang-Ch'un from China to the Hindukush at the Summons of Chingiz Khan*, London.

Wiet, G. (1986): "Baybars I", *EI*2, I: 1124–1126.

荒川正晴（1994）「トゥルファン出土漢文文書に見える ulaγ について」『内陸アジア言語の研究』IX: 1–25.

――（2010）『ユーラシアの交通・交易と唐帝国』名古屋：名古屋大学出版会.

安藤志朗（1995）「トルコ系諸王朝の国制とイスラーム」堀川徹（編）『世界に広がるイスラーム』東京：悠思社.

井谷鋼造，稲葉穣（訳）（2015）『統治の書』東京：岩波書店.

宇野伸浩（1989）「モンゴル帝国の駅伝制に関する一考察 ―― 太宗十年の駅伝の整備について」『内陸アジア史研究』V: 55–76.

川瀬豊子（1998）「ハカーマニシュ朝ペルシアの交通・通信システム」『岩波講座世界歴史』II: 301–318.

杉山正明（2008）『モンゴル帝国と長いその後』東京：講談社.

羽田明（1963）「カシュガリーと『トルコ・アラブ語辞典』」『岩井博士古稀記念典籍論集』，同記念事業会，

再録：羽田明（1982）『中央アジア史研究』京都：臨川書店: 375–379.
――（1973）「スーフィズムとトルコ民族」『イスラム化に関する共同研究報告』VI，再録羽田明（1982）『中央アジア史研究』京都：臨川書店: 414–434.
羽田亨（1909）「蒙古駅伝考」『東洋協會調査部學術報告』I，再録：羽田亨（1957）『羽田博士史学論文集 上』京都：京都大学東洋史研究会: 1–31.
――（1914）「站」『同文館版経済大辞典』，再録：羽田亨（1957）『羽田博士史学論文集 上』京都：京都大学東洋史研究会: 115–129.
――（1930）『元朝驛傳雑考』東京：東洋文庫.
早川尚志（2015）「ティムール朝期の「一日行程」と駅伝制」『内陸アジア史研究』30: 23–50.
本田實信（1991）『モンゴル時代史研究』東京：東京大学出版会.
家島彦一（1991）『イスラム世界の成立と国際商業』東京：岩波書店.