



| | |
|--------------|--|
| Title | ポストモンゴル期ユーラシア中央域の交通制度と交通路 |
| Author(s) | 早川, 尚志 |
| Citation | 大阪大学, 2020, 博士論文 |
| Version Type | |
| URL | https://hdl.handle.net/11094/76312 |
| rights | |
| Note | やむを得ない事由があると学位審査研究科が承認したため、全文に代えてその内容の要約を公開しています。全文のご利用をご希望の場合は、大阪大学の博士論文についてをご参照ください。 |

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

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

The University of Osaka

論文内容の要旨

| | |
|--|---------------------------|
| 氏名（早川尚志） | |
| 論文題名 | ポストモンゴル期ユーラシア中央域の交通制度と交通路 |
| 論文内容の要旨 | |
| <p>本論文ではポストモンゴル期のユーラシア中央域の特に東西トルキスタンとイランの地を占めたティムール朝とモグール・ウルスの事例を取り上げ、その交通体制の詳細と変容を明らかにすると共に、同時代の交通路の通時的・地理的変遷を明らかにした。</p> <p>第1章では、ユーラシアにおける代表的な交通制度についてモンゴル帝国期とその後に至るまでの研究史を概観し、本論文で扱う問題の所在を明らかにした。</p> <p>第2章ではティムール帝国期の西トルキスタンとイランにおける一日行程と宿駅間距離を検討とそれを支えた同帝国の駅伝制度の使節に対する支援体制を検討した。同時代にティムール帝国を訪れた使節団の記録の照合から、駅間距離と一日行程が各々4ファルサフ（≈24 km）と4~8ファルサフ（24~48 km）程度であったことを明らかにした。このような使節団は通行証を発給されて案内人をつけながら領内を進んでおり、道中の駅站網から衣食住と替馬の補助を受けて進んでいたことが明らかになった。</p> <p>第3章ではティムール帝国期の駅站制と隊商の関係性について分析を行った。同帝国内の駅站制の頻繁な利用から、使節団の一般的な規模はその許容量に収まる50人程度を上限とすることが推定された。一方隊商は同時代文献では課税対象として描かれており、使節とは対照的に駅站網からの補助を受けにくい立場であった可能性を提示した。例外的にティムール帝国と明を往来する使節団はしばしば隊商も含んだ数百人規模の大所帯になることがあったが、その背景に建前上朝貢使節のみを受け入れる明側の特殊性があったことを指摘した。</p> <p>第4章ではチャガタイ・ウルス（或いはモグール・ウルス）下での14~15世紀の東トルキスタンにおける交通体制について内部の文書史料と外部の旅行記を照合することで復元し、14世紀後半には駅伝制を利用する公共交通に対して衣食と駅馬の供出が確認されたのに対し、公用以外の私交通に対して道中の保護のみを約束した通行証が発給されていたことを確認した。15世紀においても同様の制度が展開されていたと考えられ、陳誠の旅程の検討から、駅站制などの何らかの制度的裏付けがなお維持されていたらしいことを指摘した。</p> <p>第5章では、北方遊牧民の圧迫による南遷以後、16世紀~17世紀にかけてモグール・ウルスが東トルキスタンにて展開した交通制度と通行証の機能を検討し、記録の残る限り、宿駅網が主にワクフで運営され、通行証も道中の安全以外は保証せず、使節団も対象単位で移動していたことから、16世紀の南遷以後のモグール・ウルス下の東トルキスタンでは駅伝制はすでにその機能を失っていたらしいことを明らかにした。</p> <p>第6章では14-17世紀に至る東トルキスタンの地理書・旅行記の検討からモグール道、ホタン道、カシュミール道の三つの東西主要交通路を地理的に比定し、記録に残る限りでは14-15世紀には天山山中を抜けるモグール道が最もよく用いられたのに対し、16-17世紀については天山山脈南麓のカシュミール道が最もよく用いられるようになったことを明らかにした。</p> <p>第7章では本論で明らかになった点を踏まえ、当時のユーラシア中央域における公私の交通の種別、駅站制の破綻や情勢の悪化が交通路の変遷とも同期したこと、そして今後の環境史的な検討の必要性を強調し、当該論文を締めくくった。</p> | |

様式 7

論文審査の結果の要旨及び担当者

| 氏名 (早川尚志) | |
|-----------|------------------|
| | (職) 氏名 |
| 論文審査担当者 | 主査 大阪大学 教授 荒川 正晴 |
| | 副査 大阪大学 教授 松井 太 |
| | 副査 京都大学 教授 磯貝 健一 |

論文審査の結果の要旨

以下、本文別紙

論文内容の要旨及び論文審査の結果の要旨

論文題目： ポストモンゴル期ユーラシア中央域の交通制度と交通路

学位申請者 早川 尚志

論文審査担当者

| | |
|-----------|-------|
| 主査 大阪大学教授 | 荒川 正晴 |
| 副査 大阪大学教授 | 松井 太 |
| 副査 京都大学教授 | 磯貝 健一 |

【論文内容の要旨】

本論は、ユーラシア中央域においてモンゴル帝国の後継国家と言われる政治勢力（ティムール朝とモグール・ウルス）が構築していたと見られる駅逓制度の具体相と、交通路の通時的・地理的変遷を検討したものである。

第1章（序論）において、これまでの研究状況の整理と検討すべき問題の所在を明らかにしたうえで、第2章でティムール帝国の駅逓制度、とりわけ帝国領内に布置されていたとする「宿駅」について検討している。結論として、「宿駅」は4 ファルサフ（≈ 24 km）ごとに置かれていたと見られること、また「宿駅」ルートに沿って進む場合、一日の移動距離は4~8 ファルサフ（24~48 km）程度であったことを明らかにしている。また、ティムール帝国では、外国からの使節団に対して「通行証」が発給され、そのもとで案内人の付き添いのもと、使節団は道中の駅站網から衣食住と替馬の補助を受けて進んでいた、という。

続く第3章ではティムール帝国期の使節と隊商の関係について分析している。ティムール帝国領内を往来する使節は、「通行証」を発給されるとともに駅站網を利用していたが、同帝国内の「宿駅」には「替馬（官馬）」が50~200 頭ほどしか配備されていなかったとする。そして、この駅站の馬の供出能力が、駅站網の「替馬」を供給されていた使節団の一般的な規模を、その許容量に収まる 50 人程度を上限とさせていたと主張する。他方、こうした使節と同行することが多かった隊商は、当該期の史料によれば課税の対象とされており、使節とは対照的に駅站網からの補助を受けにくい立場であった可能性が提示されている。例外的にティムール帝国と明を往来する使節団は、しばしば隊商を含んだ数百人規模の大所帯になることがあったが、その背景には建前上、朝貢使節のみを受け入れる明朝側の特殊事情があったと結論する。

また第4章ではチャガタイ・ウルス（或いはモグール・ウルス）の支配下に、14~15世紀の東トルキスタンにおいて構築されていた交通体制を、内部の文書史料と外部の旅行記を照合することで復元している。とくに 14世紀後半には駅逓制を利用する公交通に対して衣食と駅馬の供出が確認されたのに対し、公用以外の私交通に対しては道中の保護のみを約束した「通行証」が発給されていたことを確認している。15世紀においても同様の制度が展開されていたと考えられ、さらに陳誠の旅程の検討から、駅站制などの何らかの制度的裏付けがなお維持されていたらしいことを指摘している。

さらに第5章では、モグール・ウルスが北方遊牧民の圧迫により南遷して以降、すなわち 16世紀~17世紀において、彼らが東トルキスタンにて展開した交通制度と通行証の機能について検討している。残されている記録

による限り、宿駅網が主にワクフで運営され、通行証も道中の安全以外は保証せず、使節団も隊商単位で移動しており、このことから、16世紀の南遷以後のモグール・ウルス下の東トルキスタンでは駅通制はすでにその機能を失っていたらしいことが指摘されている。

最後に第6章では14-17世紀に至る東トルキスタンの地理書・旅行記の検討からモグール道、ホタン道、カシュミール道の三つの東西主要交通路を地理的に比定し、14-15世紀には天山山中を抜けるモグール道が最もよく用いられたのに対し、16-17世紀については天山山脈南麓のカシュミール道が最もよく用いられるようになったことを明らかにしている。

終章（第7章）では、本論で明らかになった点を踏まえ、当時のユーラシア中央域における駅通制の破綻などが交通路の変遷とも連動していたこと、さらに今後、この問題を深めてゆくうえに環境史的な検討が必要であることを強調し、本論を締めくくっている。

【論文審査の結果の要旨】

本論は、これまで研究が皆無に等しかった、モンゴル帝国解体後のユーラシア中央域に形成された諸国家（ティムール帝国とモグール・ウルス）の交通制度と交通路の問題を、広く東西に伝存する多言語にわたる諸種史料を博搜し、それらを相互に照合のうえ検討した貴重な研究成果である。とりわけ東トルキスタンを掌握したモグール・ウルス（14～17世紀）政権については、史料的な状況もあり、これまで直接に研究の対象とされることほとんど無かったと言っても過言ではない。本論は、まさにこの空白部分を埋める役割を果たしている。また、当該期のユーラシア中央域における交通体制の解明は、広大な支配領域を獲得したティムール帝国の国家統治の「姿」を伺うのに有効であるばかりでなく、ユーラシア周縁部を結びつける同地域の交易の実相を捉える上でもきわめて重要である。今後、本論を踏まえ、モンゴル帝国の名高いジャムチ制度がどのように後継国家に継承され、それにより如何なる交通・交易の状況が生み出されていたのか、さらに議論が深まってゆくことが期待される。これは同時に、14世紀以降、徐々にユーラシア中央域を舞台にした国際交易が衰退していったとする一般的なイメージを刷新することに繋がるものとなろう。

もちろん本論にも改善すべき点が多々、認められる。何よりも、本論が依拠するペルシア語史料の和訳引用にあたっては、再度、原文にあたり丁寧に訳文を見直す必要がある。とりわけ、史料中に見える「manzil」や「nišān」を、一様に「宿駅」や「通行証」と訳して良いかどうかは大きな問題である。ティムール帝国やモグール・ウルスの駅通制度や通行証のあり方を規定する重要なキーワードであり、なお慎重に検討すべきであろう。そのうえで、各史料の性格を十分に把握するとともに、その内容を他の史料と比較検討することにより、本論で述べた両政権の駅通制度や通行証について再確認すべきであろう。その際、留意すべきことは、本論がテーマとする国家レベルで構築する交通制度を検討するにあたっては、一定の距離を設けて配置される各拠点に配備される官馬は、基本は急使・高官などの公務遂行のためのものであり、領内を往来する外国の使節にこれを供与するのは、あくまでも副次的位置づけであったと理解するのを、多くの論文では基本としていることである。また「通行証」としていくつかの史料を引用し検討しているが、ほとんどは外国使節に発給された出国を許可した「勅書」であることは明白である。そもそもティムール帝国やモグール・ウルスに、「通行証」を発給する前提となる「通過公証制度」が設けられていたのかどうか、改めて考えるべきであろう。

とは言え、本論はこれまで空白にされてきたモグール・ウルス期（14～17世紀）の交通制度と交通路を、多言語にわたる史料や多くの欧米の論文と格闘して明らかにした労作である。よって、本論文を博士（文学）の学位にふさわしいものと認定する。