



Title	吐魯番出土文物研究会会報 第81号
Author(s)	
Citation	吐魯番出土文物研究会会報. 1992, 81, p. 1-8
Version Type	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/78892
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

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

The University of Osaka

吐魯番出土文物研究会会報

第81号

1992年10月1日
吐魯番出土文物研究会

■ 目 次 ■

〈論 説〉 唐代駅伝制度の構造とその運用（Ⅲ） ······	荒川 正晴 1
〈新著紹介〉 魯才全「唐代前期西州的驛馬驛田驛牆諸問題」 ······	8

唐代駅伝制度の構造とその運用（Ⅲ）

荒川 正晴

三 伝馬の機能

1. 公用交通・運輸における伝馬の役割

先に駅馬とは、駅道を通じて中央と地方との官文書の伝達および駅馬での通送を必要とする官吏の赴任や流配・軍官の前線派遣・蕃使の入朝などの交通を基本的に支えた官馬であることを明らかにした。駅馬は、中央と地方とを結ぶ最高速の通信・交通手段として支配上必要欠くべからざるものであるが、先に指摘したように官人などの公用交通および物資輸送では、その利用はかなり限定されていたと考えられる。駅伝制度を支える一方の重要な柱である伝馬・伝驥（以下、伝馬驥）の役割がこうした点、すなわち駅馬の機能の代替もしくは補完にあったことは、おのずと推測されよう。

前節に挙げたように、官吏の赴任には駅馬だけでなく伝馬も利用されており、このことは「乗伝」、「伝乘」、および「伝遞」といった表現が史料に少なからず見えてことからもうかがえるが⁽¹⁾、さらに蕃使の入朝に際しても、同様に前節に挙げた『新唐書』卷四六百官志一礼部尚書主客郎中の条に、

殊俗入朝者、……乗伝者日四駅、乗駅者六駅。

と見えており、外国の使臣（蕃使）が上京する場合も伝馬は駅馬とともに利用されることになっていた⁽²⁾。これらはいずれも駅馬の利用と重なるが、官吏の赴任について青山定雄氏は、赴任に際しては通常伝馬の利用を例とし、官員の家族が任地に赴くか、帰郷する際にも同様に伝馬を利用していたことを指摘されている⁽³⁾。

また先にもふれたように、駅伝制度のもつ重要な機能の一つに軍事的な側面があり、軍兵・軍需物資の送遣などにも伝馬は重要な役割を果たしていたと思われる。特に中央アジアへのルート上に位置する河西地域は軍事的に重要な位置を占めていたが、これが当地域に過重な転輸の役の負担を課していたことは、神功元（六九七）年の狄仁傑の「請罷百姓戍疏勒等四鎮疏」に指摘がある。既に前稿で論じたごとく⁽⁴⁾、涼州には軍需物資として庸調布帛が毎年送納され、それを前線にまで運送しなければならなかつたが、その際に綱典・專使が伝馬を利用してその輸送を維持していたのである。この輸送方式は、軍需物資の需要が急増して伝馬による輸送体制が破棄され、代わって客商および彼らが雇傭する作人に依存して運送されるようになる八世紀まで継続されたと思われ⁽⁵⁾、当地の伝馬が担う機能の重要な柱の一つとなっていた。

またこうした軍需物資の送達だけでなく、軍兵の往来にも伝馬驥が盛んに利用されていたことは、先に検討した「唐年次未詳（七世紀後期）安西軍事申請牒」（N°264.Ast. I .4.093）からもうかがえる。

その他「戸部格殘卷」⁽⁶⁾にも、

勅、諸州進物入京都、並令本州自雇脚送。如口味不堪久停、及僻小州無脚処、□安西已來、依舊給傳驥。景雲二年閏六月十日

とあり、進物を京師に送納する際に、一般には諸州の雇脚運送に任せていたのに対して、緊急を要する場合もしくは僻地の小州で雇傭労働力が不足している場合には、これまで通りに「伝駅」を利用させたという。進物とは言うまでもなく貢納物のことと、定期的に諸府州より派遣される専使である朝集使が毎年正月に献上することになっていた。したがって「伝駅」とあるのは、臨時的な緊急を要する進物については駅に付して通送させ、通常は僻地の小州で雇傭労働力が不足しているような場合に限って、伝馬驥（この場合は伝驥）が進物の輸送に当たった可能性が高いと思われる。これ以外にも様々な公務を帯びた官人の派遣に際して伝馬が利用されていたことが出土文書からわかる⁽⁷⁾。

2. 伝馬の速度

このような伝馬の速度についてだが、『旧唐書』卷四三職官志二門下省の条に、「給事中掌陪侍左右、分判省事。……凡發駅遣使、則蕃其事宜、与黃門侍郎給之。其緩者給伝、即不應給、罷之。」とあるように、駅馬と伝馬との利用上の基準の重要な柱が、事の緩急にあったことは明らかである。したがって特に官人などの公用旅行には、駅馬が緊急を要するかなり限定された場合にのみ利用されたのに対し、緊急を要さない一般的な公用旅行には通常伝馬が利用されたものと考えられる。

伝馬が一日に進むべき速度基準については、既に挙げた外国の使臣（蕃使）が上京する場合には、四駅、すなわち一二〇里と規定されている。この一二〇里とは、『唐会要』卷六一御史台中館駅使条に、「長安四年五月二日、乘伝人使事閑緩、毎日不得過四駅。」とあることからも、通常の伝馬利用に際しての最高速度となっていた。中央と地方を結んで交通する場合、伝馬も駅道に沿って往来したことが予想されるので、伝馬は駅道上にあっては一日四駅、一二〇里を最高とする速度で進むべき交通手段であったということになる。これは、駅馬が原則として駅道上を一八〇里から五〇〇里ほどで進行することを要求されていたのとは根本的に異なる。伝馬がこのように駅道上において基本的に一日一二〇里を最高速度として進行するように設定された官馬であったとすれば、駅道によって中央と地方を往来した専使や官人などの公用交通には、駅馬による通送を必要としない場合、つまり原則として一日六駅、一八〇里以上の速度を要求されない公務については、伝馬がその基礎を提供したと見られるのである⁽⁸⁾。

3. 駅道の規制と伝馬運用

ところで、駅馬が駅道を通じて中央と地方の諸府州を繋ぐ通信・交通手段となり、駅の設置を必須とするものであったのに対して、伝馬はこうした駅道を外れて運用できたのか、すなわち前節でふれた「枉道」が許されていたのであろうか。

この問題については、敦煌に置かれた伝馬の運用を伝える「唐總章二（六六九）年八月沙州敦煌縣傳馬坊牒（五件）+沙州敦煌縣司判案」（P. 3714V）⁽⁹⁾が唯一貴重な手がかりを与えてくれているので、ここから伝馬と駅道との関係について検討しておきたいと思う。本節および次節での検討に關係する部分のみを以下に掲出しておく。

張慈皎 あしげ
馬念

曹汲

馬赤 うすあかげ

王景仁

驥青 あおげ

<u>趙懷道</u>	驢青	<u>令狐君才</u>	馬瓜	<u>宋君意</u>	馬烏
<u>令狐德敏</u>	馬忿	<u>賀萬機</u>	馬忿	<u>索君意</u>	馬驃
<u>氾保住</u>	馬紫	<u>索懷本</u>	馬留	<u>孔行感</u>	驢烏
<u>丁醜奴</u>	驢青	<u>趙孝積</u>	驢青	<u>曹德文</u>	驢青
<u>張行威</u>	驢青	<u>韓剛子</u>	驢青	<u>索行意</u>	驢青
<u>張長命</u>	驢青	<u>王智應</u>	驢青	<u>孫通</u>	驢青
<u>張住</u>	驢青	<u>張懷智</u>	驢青	<u>張行滿</u>	驢青
<u>宋善生</u>	驢青	<u>張行政</u>	驢青	<u>氾玄度</u>	驢青
<u>盧孝順</u>	馬瓜	<u>郭義順</u>	馬瓜	<u>童善住</u>	馬忿
<u>令狐君節</u>	馬赤	<u>吳智惠</u>	馬赤	<u>郭延客</u>	馬赤
<u>張安敏</u>	馬赤	<u>解玄應</u>	馬者白 <small>(藥 白 (赤 土 色))</small>	<u>楊仁</u>	馬忿
<u>左孝積</u>	馬忿	<u>唐滿生</u>	馬留	<u>張武通</u>	馬留
<u>夏惠</u>	馬赤駁				

右件人、並不違程。

程師德 馬瓜

右件人馬、去六月卅日差送使往伊州、八月三日到縣。計違二日。

趙君素 馬瓜 曹汐政 馬瓜 索万成 驢青

叱干棕 驢青

右件人馬驢、去七月四日差送鐵器往伊州、八月七日到縣。計違二日。

張才智 驢青

右件人驢、頻追不到。

牒、件勘如前。謹牒。

八月廿 日、佐趙信牒。

「程 師 德 等 伍 人、使 往 伊
州。計 程 右 違 貳 日、論

律者、壹
馬驥
制留加舍決。張坊、驥。閱諮。
職稽日犯、諮其牘備所記。
據而參所身記。到辨日訖。
責行拾、等將者不其一閱。
無應參德並程追迫甘檢。
得使答師拾、違頻將月官白。
不公日計參不智、日今長恭。
情諸壹等答其才到及並行。

廿五日

「依判。遷示。」

廿五日」

馬坊件狀如前。牒至准狀。故牒。

總章二年八月廿五日

佐趙信

尉「行 恭」

史

八月廿一日 廿五日行判。無稽。

[餘白]

【和訳】

[前 略]

右件の人は、全て（帰還）日程に違遜していない。

程師徳、馬瓜（かげひばり〈鼻面黒く、黄色い毛並み〉）

右件の人馬は、去る六月三〇日に使者を送るために遣わされて伊州へ往き、八月三日に（燐煌）県に到着した。計ると日程に違うこと二日である。

趙君素、瓜馬曹、政治、素萬成、驥青、(ああげ)

右件の馬驥は、去る七月四日に鉄器を送りに遣わされて伊州に往き、八月七日に（燐煌）県に到着した。計ると日程に違うこと二日である。

張才智、雙青

右件の人々は、幾度召討しても帰着しない。

牒するに、件勘（取調べ）は先の如くある。謹みて牒す。

八月三十日、(司法) 佐の趙信牒す。

「程師徳等五人は、使いして伊州へ往った。日程を計算すると、右の如く二日遅れであり、事情をあげつらうと責めなしには済まされない。職制律に掲ると、『諸そ、公使（公事）行くべくして稽留すれば、一日ごとに笞三〇、三日ごとに一等を加えよ。』

とあり、師徳等の犯した罪を計ると笞三〇に相当するから、全員体刑をもって処決してはどうか。日程に遅れなかつた者については、（牒文冒頭に）記してある。張才智については、幾度召討しても帰着しないから、（伝馬）坊に牒して（張才智の）到着日に（張才智に）驢を辨済し、新たに備えることを迫るようもとめる。また今月二一日（本官が伝馬坊に赴いて膚第を定め）閲したる馬驢は、すべて長官の検閲も済んでいる。ここに記録し、（最終的な処決を）お詰りする。行恭白す。

（八月）二五日。」

「判の通りにせよ。遷指示す。

（八月）二五日。」

馬坊の件状は先の如くである。牒が至つたならば書面を了解されよ。故に牒す。

総章二年八月二五日

（司法）佐の趙信

（県）尉 行恭

史

八月二一日（受け付け）、二五日判を行い、稽失なし。

〔余白〕

本文書は、総章二（六九九）年八月二一日に敦煌県の司法曹で、伝馬坊より同県司に宛てられた報告書を整理し連貼した部分と、それを受けた敦煌県司側で作成した判案などから成り立っている。ここに掲出した部分は後半部分にあたり、①先ず司法佐の趙信が伝馬坊からの報告に基づいて伝馬の帰還日程などについて検察報告をし、②それに対して司法を分判する県尉の某行恭が、県司のとるべき措置について判案を作成、③次いで県令の裁可を仰ぐ手順となっている。省略したが、この後に八月二一日以後に遅れて伝馬坊に帰着した分の報告書と県司作成の文案⁽¹⁰⁾が貼りつがれている。

前稿でも指摘したように、本文書には「送庭州帛練使」をはじめとする官人を、総計八〇頭疋以上の伝馬驢が輸送隊を組んで伊州に遞送していた状況が伝えられている。沙州が駅道上に位置していたことは「沙州図經」などからも明白である⁽¹¹⁾が、沙州と伊州との間に駅が布置されたのは、莫賀延磧道上であり、総章二（六九九）年の段階で沙州から伊州に向かうには、駅の設置が見られない稍竿道が利用されていた⁽¹²⁾。このことは、伝馬が駅道の設定とは無関係に機能しうる体制にあったことを明示している。

前節にも述べたように青山定雄氏は、おそらくは田令の「諸駅封田」の条文に基づいて、伝馬も駅馬同様に駅に配置されていたことを推定され⁽¹³⁾、筆者も法制上の理念では、伝馬も駅馬とともに駅に管理される馬であったことを推測したことがある⁽¹⁴⁾。しかしながら同条文は、後半部において伝送馬も田畝支給対象馬となることを述べているだけで、伝馬が実際にどこに配置されたのか、という点については、現存する律令の規定からはうかがうすべがないことを認めざるをえない。それどころか、復原厩牧令第一三条にはそれぞれの駅に置くべき馬の疋数が規定されているが、これは明らかに駅馬に関するもので、その中に伝馬は含まれていない。もしかりに伝馬も基本的に駅に置かれる馬であったとすれば、駅に配置すべき馬の規定に伝馬が全く見えないのは理解しがたいことと言わざるをえないだろう⁽¹⁵⁾。

また駅が基本的に駅馬と伝馬を管理する体制であったとすれば、沙州においても州城駅が伝馬の運用に何らかのかたちで関与したはずであるが、次節で検討するようにそれは認められない。このことは、伝馬は駅馬とともに管理されたわけではなく、駅長の管轄下にはなかったことを示唆している。吐魯番文書にも駅に配置する馬畜として駅馬のみが挙げられており⁽¹⁶⁾、吐魯番においても駅に駅馬

以外の官馬が配置される体制にあったことはうかがえないものである。

そもそも駅馬が駅ごとに遞送を義務づけられたのは、前節で検討したようにその任務の緊急性のためであろう。この点伝馬は駅馬と異なり、駅での遞送を必要とせず、本来駅道を外れて機能できる体制にあったものと思われる⁽¹⁷⁾。

こうした機能から伝馬は、京師と諸府州を結ぶことを基本とする駅道と駅馬には期待できない、府州間および府州管内の公務を支えるための交通手段となりえたものと思われる。前掲の敦煌文書によれば、当地の官人の公用旅行や、地域内における葡萄酒や鉄といった物品の運搬が伝馬および伝驥によって担われており、近隣州県との地域内における公用交通が基本的には伝馬および伝驥によって担われていた状況の一端がうかがえる。

また官文書の伝達についても、中央と地方間の通信が基本的に駅馬の遞送によったことは既に述べた通りであるが、このことは、地方間における様々な伝達業務とりわけ駅馬の遞送を必要としないような伝達を支えた中心が、駅制の背後にあって地方レベルの交通・輸送を支えた馬驥であったことを示唆している。沙州や西州などでは、敦煌文書(S.2703Va)や吐魯番文書(N°297.Ast.III.3.09-010.)⁽¹⁸⁾などから、伝馬に代わる交通用馬として地域内の交通を支えた長行馬が、地方・地域間における官文書の伝達を支えていたことがうかがえるが、残念ながら伝馬が官文書を伝達していたことを示す直接的な史料はない。しかしながら、安史の乱以前にあっては郵がほとんど設置されず機能していないかったことも考えるならば⁽¹⁹⁾、地方・地域間の通信を支えたのは、伝馬が配置されていた地域においては伝馬が担っていた可能性が高いと考えられる。

伝馬がこのように駅道を外れて駅の遞送を必要とせずに機能したことと関連して、公式令では駅馬が遅延した場合には駅使には一日八〇杖の罰が課せられるのに対して、伝馬を利用した場合は前掲の敦煌文書にあるように、一日三〇杖という一般の公事の遅延に対する処罰規定が適用されている。この処罰は、敦煌県の伝馬を利用した場合の日程計算が、一般的の公用交通の行程日数を算出する際の標準規定、すなわち復原公式令第四四条の「諸行程、馬日七十里、歩及驥五十里、車卅里。」に基づいていたことを背景にしていたと思われる⁽²⁰⁾。この一日七〇里という行程日数を算出する際に用いられる速度規定が駅馬を基準としていることは明白である。ちなみに日本の養老公式令第八八「行程」条の「凡行程、馬日七十里、歩五十里、車卅里」の集解には、「跡云。乗伝馬、放此七十里行耳。云々」と見え、日本の伝馬もこの一日七〇里の行程を適用されていたことが説かれているのである。

公用交通の根幹を保障していた駅伝制度の論理から見ても、駅馬が駅での遞送を義務づけられることによってその活動に制限が課せられている以上、駅伝制度の一方の柱であった伝馬が中央と地方との間だけでなく、地域的な官人の公用旅行および運輸を支える機能を有していたことは十分に首肯されよう。すなわち駅馬が駅において馬の交換・遞送を余儀なくされた交通馬であるのに対し、伝馬には限定的に設定された駅道に拘束されず、それを外れて運用できる交通馬であることが要求されたのである。もちろん駅馬が局地レベルで機能した場合もあるが、あくまでも駅道を逸脱することは許されなかつたのである。

ところでこうした伝馬を配備する場所や管理した官司に関し、明確に規定した律令の条文は現存していない。具体的に伝馬は如何なる場所に配置され、如何なる官司によって管理されていたのであるか。この問題を論ずるにあたって、節をあらためて前掲の敦煌文書を分析することにしたい。

(続)

【註】

- (1) 青山定雄氏は、これらを車乗(伝車)による赴任と考えられている。青山、五四~五五頁。ただし、伝馬が必ずしも車乗に用いられなかったことは、後に掲出する敦煌文書の記述から明白である。王B、五七頁参照。また蕃使が入朝する際の駅伝使用規定をはじめ、その他の多く

の史料中に「乗伝」に対して「乗駅」という表現が見えており、ここにいう「乗」が必ずしも車乗を意味するものではないことは明らかである。

- (2) なお養老軍防令第六四「蕃使出入」条には、「凡蕃使出入、伝送囚徒及軍物、須人防援、皆量差所在兵士遞送。」とあり、蕃使は軍物や囚徒とともに兵士に護衛されて遞送されるべきものであったことがわかる。
- (3) 青山、五七・六〇頁。前節で指摘したように、緊急時における赴任に際しては駅馬が利用されていたが、同時に「馳伝」あるいは「乗急伝」などによる赴任があったことも、青山氏によって指摘されている。青山、五四頁。青山氏によれば、これらは緊急時に際して駅馬ではなく、伝馬によって迅速に赴任したことを示すという。ただしその速度が一日少なくとも六駅、一八〇里以上という駅馬のそれに匹敵するものであった証拠はなにもない。
- (4) 荒川A、三七～五二頁。
- (5) 荒川B、三七～五四頁。
- (6) 〈写〉TTD, I (B), p. 74, XVII (4) 〈録〉ibid, I (A), p. 37 (92). ただし河西以西の地域には伝馬制は導入されず、河西地域でも勅令が発布された景雲二年は、伝馬坊制度から長行坊制度に移行しつつある時期にあたっている。荒川A、五八～六二頁。
- (7) 後掲の敦煌文書では、「帛練使」のほか「鷹狗使」が伝馬を利用している。
- (8) この他、駅には駅馬以外にも駅驥が併置され、六品以下の前官や衛官らが官司より駅使として派遣される場合は、緊急を要しなければこの駅驥を利用する規定があったことは前節にふれたごとくである。これも一日六駅以下の速度で機能する交通手段であったと思われる。
- (9) 〈写〉・〈録〉『釈録』IV、四一七～四二八頁、盧向前「伯希和三七一四号背面伝馬坊文書研究」（北京大学中国中古史研究中心編『敦煌吐魯番文献研究論集』中華書局、一九八二年）、六六〇～六七〇頁、同氏「牒式及其処理程式的探討－唐公式文研究－」（同研究中心編『敦煌吐魯番文献研究論集』第三輯 北京大学出版社、一九八六年）、三五六～三六二頁（一部）。
- (10) ここにいう文案部分には、帛練使に給付された伝馬驥を、馬子・驥子とともに死生の別および伊州よりの帰路における利用者の有無に分けてリストアップしている。文案中に列記される伝馬子・伝驥子名の多くには、その右上に二種の官吏によるチェック印があり、県司側では懲戒・賜与など何らかの目的のために、帛練使を送った馬子・驥子のうち、報告に基づいて該当者を選択する必要があったことをうかがわせる。
- (11) 「沙州図經」によれば、敦煌には州城の東二〇〇歩の位置に州城駅が設置されていたことが知られる。記事の読み方によっては、駅自体は城外にあった可能性も一応認められるが、城内にあったと解するのが一般的となっている。また駅はやがて全て廃止されるが、その後館および戍が同地点に置かれている。
- (12) 拙稿「西域出土文書に見える函馬について」（下）（『会報』第四一号）、二二〇頁。
- (13) 青山、五〇頁。
- (14) 荒川A、五〇～五一頁。
- (15) 日本においても同様に駅に配備すべき馬として駅馬の疋数のみを挙げる。ただしそれは駅馬が駅に置かれるのに対し、伝馬が郡に置かれる規定であったから当然である。
- (16) 「武周（？）達匪等駅申報馬數文書」（64TAM29:98 〈録〉『文書』VII、九六頁）や、「武周（？）寧戎駅馬及馬草賛文書」（64TAM29:97 〈録〉『文書』VII、九七頁）などを参照。
- (17) ただしこうした伝馬が時には緊急に際して利用される場合もあったらしいことは、註（3）で言及した。
- (18) №297.Ast.III.3.10 〈写〉Maspero, Pl.XXV 〈録〉ibid, p.123-127. ここには「使送冊道文

解使四品孫韋誠古乘馬壹疋。」と見えている。前掲拙稿、二二一頁。

- (19) 青山、七七～八〇頁。
- (20) 先に挙げた敦煌文書の前略部分には、伝馬坊から敦煌県に宛てられた伝馬驥の帰還報告が貼りつがれているが、それによると使人の楊玄に給付された伝馬二疋は七月二二日より八月二一日にかけて沙州と伊州との間を往還し、その間、伊州で一四日間停留（停經十四日）していたことが知られる。また別に殷大夫に支給された伝馬も、伊州での一二日間の停留を挟み、七月二十四日から八月二一日にかけて沙・伊州間を往還していた。荒川A、四二～四三、四八頁。これから計算すると、これらの伝馬は片道八日ほどを費やしたことになる。当時利用されていた稍竿道は、『元和郡縣圖志』卷四〇隴右道下伊州条に、「正南微東至沙州七百里」とあり、七〇〇里の距離があるので沙州・伊州間をほぼ一日八七里半ほど進んだことになる。

☆

☆

☆

☆

新著紹介 II

◆魯才全「唐代前期西州的驛馬驛田驛牆諸問題－吐魯番所出館驛文書研究之二－」

(武漢大学歴史系魏晋南北朝隋唐史研究室編『敦煌吐魯番文書初探』二編、279～304)

唐西州に導入された駅制に関しては、これまでにも吐魯番出土文書を利用して論じられているが、本論文は、駅馬・駅田・駅牆を特に取り上げ、その具体的な管理・運用について分析を加えている。まず吐魯番に設置された西州では、駅と駅馬の設定を規定した唐の駅制関係の法規が厳格に施行されており、駅馬については、その預置疋数の規模から、狼泉駅を第一等駅に、また寧戎駅を第二等駅とみなし、こうした駅の等級が高い要因を西州の地理的な重要性に求めている。また駅田についても、実際にこれが駅の近辺に存在していたことを文書から明らかにし、これが厩牧令に見える「隨近給」の原則に一致することを指摘される。ただし、その規模については規定額を満たしておらず、その原因を当地の自然条件によるものとされる。この他、編纂史料からは全くうかがうことのできない館田なるものの存在を文書から指摘し、駅田とともに館に属する田畝が設定されていたことを明らかにしている。さらに駅牆をはじめとする駅の施設とその規模を検討し、その管理・補修に関する具体的な手続きを詳細に追求している。

総じて西州では駅制に関して律令の規定が厳格に励行され、中央の地方に対する規制と管理が浸透していたことを積極的に評価される。確かに唐が西州に駅を設置して駅制を導入したことは間違いないが、それと同時に唐内地には見られない長行坊制度を導入していた。しかも駅の設置そのものは八世紀以降廃止され、それまでの駅制の機能は、長行坊体制の中に吸収されていったと推測される。

敦煌・吐魯番文書を通して駅伝制度に関する具体的な運用状況が明らかにされ、研究を進展させているのは事実であるが、文書史料を駅伝研究に有効に活用してゆくためには出土地域の個別的な政治・社会状況を明確にし、さらにそれらを駅伝制度全体の上において評価していくなければならない。これは文書史料、とくに中国内地の制度に関わる文書を検討する際の前提になるものと思われる。

(荒川)

事務局（連絡先） 〒182 東京都調布市国領町5-19-14

荒川正晴方 TEL 0424(81)4633

吐魯番出土文物研究会 (The Research Society for Turfan Relics)