モンゴル時代におけるチベット・漢地間の交通と站赤

山本明志

はじめに
第一章　チベット僧の往來
　第一節　一集團の規模
　第二節　年間の往來規模
第二章　チベットへの物資輸送
　第一節　チベット僧の鋪馬による物資輸送
　第二節　車輛・船によるチベットへの輸送
　第三節　モンゴル皇族によるチベットへの布施の輸送をめぐって
おわりに

はじめに

十三世紀、モンゴル帝國がその領域をユーラシア大陸全土に廣げていく中、チベット[1]もその軍事力に抗うことはできなかった。太宗オゴデイの次子コデンの軍が一二三九～四〇年にチベットに侵攻し、この時點からモンゴルとチベットとの直接的な關係が始まる［岡田一九六二］。世祖クビライの時代になると、大元ウルス（元朝）は一二六四年に總制院（一二八八年に宣政院と改稱）を創設してチベットに關わる業務を擔當させる一方、チベット本土にも烏思藏納里速古魯孫等三路宣

慰使司都元帥府などの出先機關を設置する。先行研究ではこのような行政機構に關わる制度面から、大元ウルスの對チベット政策が檢討されてきた［張一九九八など］。しかし、チベットに關わる大元ウルスの官衙が實際に果たした役割などについては史料の絶對量が少なく、分析には自ずと限界がある。この時代におけるチベットの狀況を解明するには、新たな手法を模索する必要があるだろう。

一方で、チベット僧パクパが大元ウルスにおいて國師、後に帝師となったことなど、モンゴル時代にチベット佛敎が歷代カアンに尊崇された事實はよく知られている。順帝トゴンテムルが北歸するまで、チベット佛敎サキャ派の僧が帝師位を繼承していったことについては稻葉正就の詳細な研究があり［稻葉一九六五］、乙坂智子は帝師の位置づけを中華王朝としての元朝の對外政策の枠組みから分析している［乙坂一九八九など］。特にクビライ時代以降、カアンの近邊には絶えずチベット僧たちが侍っていた。そして、石濱裕美子が指摘するとおり、カアンの居所たる大都にはチベット式の佛塔が建てられ［石濱一〇〇二］、チベット佛敎による法會が擧行されていたのである［石濱一九九四／石濱一〇〇一］。

歷代カアンとチベット佛敎との關わりが深いという事實は、今擧げた先行研究などによって強調されてきたが、帝師以外のチベット僧に目を向けてみると、彼らの大元ウルス內における活動については、ほとんど檢討されていない。大元ウルス中樞において活躍したチベット僧としては、まず帝師がおり、ここに研究が集中するのは當然ではある。しかし、カアンの庇護のもとでチベット佛敎による法會を大々的に行う際、それを帝師一人の力で取り仕切ることはできたであろうか。もちろん、そこに帝師以外の多くのチベット僧の存在を想定するべきであるが、殘念ながらチベットからカアンのもとにやってきた帝師以外の僧侶の姿を見出せる記事は、當該時代の基本史料である『元史』にはほとんどない。

ところが幸いにも『永樂大典』卷一九四一六―一九四二六「站」（以下『站赤』一―九、『驛站』一―二と表記する）には、帝師以外のチベット僧に關わる記述が比較的豐富に殘されている。乙坂はこの史料群を利用しているものの、元朝の對チベット政策に言及する際に取り上げるのみであり、その詳細まで檢討したわけではない［乙坂一九八九、三六頁／乙坂一九

九〇、五八―五九頁』。この史料群は、現在はその大半が失われているモンゴル時代の政書『經世大典』の站赤門だけでなく、『六條政類』『大德典章』『成憲綱要』といった當該時代の諸史料からも、モンゴル帝國の驛傳システムたる站赤（ジャムチ）に關わる公文書を收集しており、非常に有用であることは夙に知られていた。ところが、これを用いて站赤システム自體を檢討した先行研究は今に至るも多くはない。[2] モンゴル時代における交通史研究にとって第一級の史料群ではあるものの、まだ全面的に利用されているとは言い難いのである。

本稿はモンゴル時代において、帝師以外のチベット僧が果たした役割を解明することを目指し、この『永樂大典』所收の站赤關係の史料群を積極的に利用することにする。これにより、從來明らかにされてこなかったチベット・漢地間における、チベット僧の往來と物資の輸送の具體像を示し、當該時代のチベットの狀況を理解する上での一助としたい。なお本稿では、大元ウルス內におけるモンゴリアと宣政院管轄領域以外を、便宜的に「漢地」と稱する。

第一章　チベット僧の往來

モンゴル時代の大都において、チベット僧たちがカアンやモンゴル皇族の尊崇を受けて闊歩していたであろうことは、すでに多くの研究者によって想定されている。仁宗アユルバルワダ時代（一三一一―一三二〇年）に鄭介夫[3]は唐代における會昌の廢佛の例を引きつつ「先ず西番の大師の京都に留まる者を將（もつ）て、禮を以て敦く遣り、悉く國に還らしむべし」[4]と上奏している。「西番」の語はこの時代、基本的にチベットを指す［Franke 1981, p. 296］。この發言は、大都にいるチベット僧の數が問題視されるほど多かったことを想起させるものである。では大都にやって來るチベット僧たちは、どれ程多かったのであろうか。本章では大都を含む漢地とチベットとの間における、帝師以外のチベット僧の往來の規模について檢討する。

第一節　一集團の規模

まず、チベット・大都閒を往來するチベット僧の一グループの規模について檢討してみよう。『站赤』六には、次のような記述がある。

［A］延祐三（一三一六）年正月十四日

都功德使輦眞乞剌思站班奏して聖旨を奉じたるに、「搠思羅師父・門徒の唆南監藏は、朶甘思の地に回らんと欲す。本僧は毎年三十の衆を率い、朕の爲に好事を起建具送すること一月。其れ省部をして斟酌せしめ、鋪馬を應副し以て行かしむべし」と。兵部　議し得たるに、索むる所の鋪馬は、別に欽賚の御寶の〔捺された〕聖旨無し。都省に具呈して給降す。

本案件の內容は次のとおりである。宣政院とともに佛教關係業務を管轄する都功德使司のリンチェンタクジャンペルが、時のカアン仁宗アユルバルワダに上奏し、次のような聖旨を得る。チベット僧チューロとソナムギェルツェンは、三十人の僧侶を引き連れて毎年一ヶ月閒、カアンのために佛事を行いにやってくる。いま彼らがドカムに歸還するに際し、中書省と、中央で站赤を管理する兵部はチューロ一行に鋪馬を支給するように、と。兵部はこれをうけて檢討し、鋪馬を支給するのに必要な御寶の捺された鋪馬聖旨の餘分が兵部には無いとする。その上で、兵部は中書省に上申し、一行に鋪馬聖旨が支給されることになった。

通常、使臣が鋪馬聖旨を得るには、まず中書省に發給を申請し、兵部（ある時期は通政院）が檢討した上で出張證明書である別里哥を作成する必要があった。さらに翰林院が別里哥に基づいてパクパ文字で鋪馬聖旨を書寫し、ようやく使臣に發給されることになる［山崎一九五四、四三七―四三八頁／黨二〇〇六、二二一―二二四頁］。ただし特定の官衙は、自身の官衙が派遣する使臣のための鋪馬聖旨を何通か保有していた［黨二〇〇六、二二二頁］。兵部が「御寶の聖旨無し」と言うのは、

當時兵部が保有している鋪馬聖旨に餘分が無かったことを意味する。一方［A］の上奏者は佛教關係業務を擔當する都功德使司の官員であり、問題のチベット僧たちに便宜を圖ろうとして上奏しているのである。最終的に兵部が上申書を中書省に送り、このチベット僧たちに鋪馬聖旨が發給されることになるのだが、このことは史料［A］に後續する次の案件からも判明する。

［B］延祐三（一三一六）年四月十二日

丞相阿散・平章李道復・兀伯都剌等奏すらく、「班吉斡節兒（ベルギウーセル）(14)講主の下の三丹（サムテン）(15)講主は疾有れば、旨を奉じて輦眞乞剌思（リンチェンタク）(16)師父と同に西番に回還せしむ。三丹及び其の徒は共に四人なれば鋪馬四匹を起こす。又た搠思羅（チューロ）師父・徒弟の唆南監藏（ソナムギェルツェン）等六人に馬六匹を起こせり。都省の見存の鋪馬聖旨は敷（たりない）かず。若し此の僧に與うれば、亦た拘收（かいしゅう）し難し。合に西番（チベット）の回僧（にもどるそう）〔についての規定〕を定擬すること無かるべけんや。今 翰林院は斟酌して〔發給數を〕擅節（すくなく）するも、〔三丹一行のために〕聖旨を譯寫して之に與う」と。旨を奉じて准されたり。都省は欽依して施行す。(17)

丞相阿散らが次のように上奏する。チベット僧サムテンが病氣であるために、カアンのご命令でリンチェンタクと一緒にチベットに歸らせることになった。サムテン一行は四人なので、鋪馬四匹を支給することにする。しかし以前にチューロと弟子のソナムギェルツェン一行六人に鋪馬六匹を支給している。中書省が保有している鋪馬聖旨の數はそのため足りない。さらに、もしサムテンたちに中書省保有の鋪馬聖旨を支給してしまえば、彼らから鋪馬聖旨を回收するのが困難である。チベットへ歸る僧に鋪馬聖旨を支給する上での規定を定めるべきである。翰林院には狀況を勘案して鋪馬聖旨の發給數を調整させるが、サムテン一行に對しては、パクパ字の鋪馬聖旨を翰林院に翻譯書寫させて支給することにする、と。この上奏は聖旨を得て許可された。中書省はこの決定をつつしんで履行する。以上が本案件の概要である。(18)

まず、「搠思羅（チューロ）師父・徒弟の唆南監藏（ソナムギェルツェン）等六人に馬六匹を起こせり」と言っていることから、史料［A］のチューロと弟子のソナムギェルツェンが歸還する際、その一行が六人であったことが判明する。［A］では、毎年三十人の僧がカアン

のもとに來ているとあるが、漢地・チベット間を三十人全員で移動しているかどうかはわからない。しかし［B］を參照すれば、チベットへの歸路においては六人のグループであることは明白である。おそらく往路においても集團で移動していたのであろう。また、この史料［B］で主たる話題となっているサムテンの一行は、チベットに戻る際、四人のグループであったことも判明する。

また『站赤』六には、二件注目すべき記事がある。一件は延祐元（一三一四）年のものである。

［C―二］延祐元（一三一四）年十月二十七日

是の日、中書省又た奏すらく、「西番僧の乞剌思八班等[19]六人は、元と鋪馬十一匹を起して都に赴けり。今 回還せんと欲し、止だ三人有るのみなれども、復た元來の馬數を索む。[20]（後掲［C―二］に續く）。

チベット僧のタクパペル一行六名は、鋪馬十一匹を利用して大都にやってきた。いま、チベットへ戻るに際し、三名のみが歸るが、來たときと同じく十一匹の鋪馬の利用を要求してきた、と中書省が上奏している。ここからは、チベット僧タクパペルの一行が、大都へ向かうときは六人であり、チベットに戻る際は三人であったことがわかる。また、彼らは集團で移動するが、同行者の一部は大都に留まったままでもかまわなかったことも讀みとれる。

もう一件は延祐四（一三一七）年九月の案件で、同年閏正月二十五日に「西番の大師加瓦藏卜等[21]七人」が、また二月一日に「西番の僧短木察罕不花八哈失等二十一人」が站赤で站官たちを鞭で打った事件に言及している。[22]

以上から、チベット・大都間を往來するチベット僧の一グループの規模として、三人・四人・六人・七人・二十一人という例を示すことができた。あるいは［A］から三十人のグループも想定できるかもしれない。いずれにしても單獨で往來している例はなく、數人から數十人まで、一グループの構成人數にはある程度の幅があった點が指摘できる。

また［A］からは、カアンのために佛事を行うことを目的の一つとして、チベット僧たちが大都へ赴いていたことも判る。この事實も注目に値する。漢地へ赴くチベット僧は、カアンのために佛事を行うものであろうという推測は從來もな

されてきたであろうが、史料［A］はその史料的根據となるものである。さらに、ここで擧げた史料にみえるチベット僧の名前は歷代帝師のいずれの名とも一致せず、中でも［A］のチューロとソナムギェルツェンは帝師の本據地がある中央チベット西部（ツァン）ではなく、ドカムへ歸ることからも、彼らが帝師以外のチベット僧であるのは確實である。これらは、帝師以外のチベット僧の大元ウルス內での行動をとらえた史料としても評價できるのである。

第二節　年間の往來規模

次に、チベット僧のチベット・漢地間における、年間の往來規模について檢討してみたい。まず次の『站赤』五の記事を見てみよう。

［D―一］大德十（一三〇六）年五月十日

通政院使　察乃言えらく、「迤西の站赤は便ならず。大德九年より十年正月に至るに、西番の節續して差來せる西僧は八百五十餘人にして、計るに鋪馬一千五百四十七疋に乘れり。甚だ頻數に至る。[23]（後掲［D―二］に續く）。

この史料では、チベット僧の往來頻度が具體的な數値を伴って示されている。實は各站赤では、利用者の姓名・利用鋪馬數・利用許可證發給官衙・行き先・出張目的などをチェックして書類を作成し、三カ月ごとに地方の總管府を通じて中央に報告する義務があった。

［E］至元七（一二七〇）年二月

一、舊例に照依し、經過せる使臣は、各位下の姓名、幷びに鋪馬の數目、賚擎したるは是れ何れの官司の起馬の蒙古字の劄子なるか、某處從り某處に前往するか、幹辦するは是れ何れの公事なるかを開具す。各站は季毎に冊を造り、總管府に申報し、次月初十日以裏を過ぎずして部に申せ。[24]

つまり史料［D―一］に現れる數字は地方の站赤が冊子にまとめ、この時期の中央における站赤管理衙門である通政

院[25]にもたらされたものと考えられる。数字は端数まで記されており、信頼性は高い。また［E］が言うように一季（三ヶ月）ごとに利用状況がまとめられ、翌月上旬までに報告することが義務附けられていた點を考慮すれば、［D―一］が「大德九年より十年正月に至る」と言っているのは、大德十年正月を含むのではなく、大德九年いっぱいの四季十二ヶ月分を指すものと思われる。ここから大德九年の十二ヶ月間で、站赤を利用したチベット僧は八百五十人あまり、利用した站赤設置の鋪馬が千五百四十七頭であったことが判明する。つまり一月あたり平均して、約七十人のチベット僧が、約百二十八頭の鋪馬を利用したことになる。なお、千五百四十七頭の鋪馬に八百五十人のチベット僧が全員騎乘したとしても、空馬が七百四十七頭も出る。この問題については第二章で検討する。

さらに『元史』にもチベット僧の往來頻度を示す史料が殘されている。

［F］泰定二（一三二五）年、西臺御史 李昌 言えらく、「嘗て平涼府・靜・會・定西等州を經るに、西番僧の金字圓符[26]を佩び、道途に絡繹（つらなり）し、騎を馳せること百を累（つら）ね、傳舍は容るるに能わざるに至れば、則ち館を民舍に假り、因りて男子を迫逐し、女婦を奸汚するを見たり。奉元の一路は、正月自り七月に至るに、往返する者百八十五次にして、馬を用うるは八百四十餘匹に至る。之を諸王・行省の使に較ぶれば、十に多きこと六七なり。（後略）」[27]。

これは、泰定帝イスンテムルの時代に、陝西行御史臺から中央に報告されたものである。この記事はチベット僧の站赤利用の頻繁さを示すものとして、胡其德・松田孝一がすでに取り上げている［胡一九七八、一四〇頁／松田二〇〇〇、一四一頁］。これによれば、陝西の奉元路では、泰定二年正月から六月いっぱいの半年の間に、チベット僧が百八十五回站赤を利用し、八百四十頭あまりの鋪馬を使用していた。「往返すること百八十五次」という表現は、チベット方面から來るものとチベット方面へ戻るものとの兩方を合わせ、さらに人數ではなくチベット僧のグループの數を示したものであろう。一グループの構成人數は前節の檢討のとおり幾分幅があるので、［F］から往來したチベット僧の人數を正確に割り出すことはできないが、彼らが利用した鋪馬の數は一月あたり約百四十頭、一年に換算すると約千六百八十頭となる。

一方［D―一］で見た大德九年の例では「西番の節續して差來せる西僧は八百五十餘人」と表現されていた。これがチベット方面からやってきたものと、チベット方面へ歸るものとの兩方を示していると斷定する根據は無いが、［E］に見える各站赤におけるチェック體制を勘案しても、片方だけをあえて取り上げて中央に報告するのは不自然だろう。これも［F］と同じく、往復兩方の數を示しているものと考えたい。［D―一］では、一年あたり約八百五十人のチベット僧が千五百四十七頭の鋪馬を利用していた。人數については比較できないが、利用鋪馬數に關しては［F］とおおよそ近似した數値を得ることができる。もちろん時期によって往來規模の變動はあったであろうが、これらはチベット僧のチベット・大都間における往來狀況を考える上で、極めて貴重なデータである。

また、［D―一］では通政院使の察乃が「甚だ頻數に至る」と言い、［F］では西臺御史の李昌が「之を諸王・行省の使に較ぶれば、十に多きこと六七なり」と述べている。このように站赤を利用したチベット僧の往來が同時代人から非常に頻繁なものと認識されていた事實も注目すべきである。官衙が派遣する一般の使臣の往來が頻繁であることも、時には問題とされた。[28] しかし、站赤利用數の多さを問題とする『站赤』に記される案件は、チベット僧に關わるものが壓倒的に多いのである。[29]

本章で檢討した事例は、いずれも帝師以外のチベット僧の漢地・チベット間の往來狀況を示すものである。チベット僧の往來の頻繁さは在地の站赤においては問題視されるが、「カアンのために佛事を行う」という建前をもって、相當數のチベット僧たちがこの站赤システムを利用し、チベット・漢地間を往來していたのである。

第二章　チベットへの物資輸送

『站赤』に記されるチベット僧に關わる記述は、站赤システム運營上、何らかの問題が起きた「非常の際」に現れるものである。その問題とは、一つは第一章で見た、チベット僧の站赤の利用頻度の高さであった。しかし、看過できない問

題がもう一つチベット僧によって引き起こされている。それは、鋪馬に積載される荷物の重量の問題である。本章では『站赤』の記事に基づき、チベットへの物資の輸送について考察を行う。

第一節　チベット僧の鋪馬による物資輸送

まず次の『站赤』四の記事を検討してみよう。

［G］大德元（一二九七）年四月

太原路脱脱禾孫（トトカスン）[30]言えらく、「本路の站赤は、東は眞定に接し、南は平陽に至る四達の路なり。（中略）比年（ちかころ）鋪馬は損斃し、站戸は困窮す。其れ西番の僧使は、駞馱すること重きは二三百斤、輕きも百五十斤を下らず。又た兀剌赤（ウラーチ）[31]は、馬後に物を附し、常に馳驟（かけさせる）を行う。今後乞うらくは脱脱禾孫及び站官の量定に從り、馬毎に百斤を載することを許し、急務に非ざれば馳走するを得ざらしめんことを。庶い望むらくは站赤の少しく甦らんことを」と。都省擬を準す。遍く合（かんけいかくしよ）屬に行りて、上に依りて施行す。[32]

ここでは、鋪馬に積載するチベット僧の荷物が、重い場合は二百～三百斤、輕くても百五十斤以上であること、馬夫たるウラーチが荷物を載せたまま鋪馬を疾走させることが問題として取り上げられている。その上で鋪馬の最大積載量を百斤とし、[33]緊急事態以外は鋪馬を疾驅させないことが太原路のトトカスンによって提案され、許可されている。鋪馬が死亡すれば、站戸が新たに鋪馬を補充せねばならず、その負擔は站戸に重くのしかかってくる。また站戸が疲弊し、鋪馬・驛站の管理がおろそかになれば、站赤システム自體の崩壞につながる。これは站赤管理者側にとってはゆゆしき問題である。[34]

ここで注目すべきは、チベット僧たちが重量のある何らかの物品を鋪馬で運んでいる事實である。これに關連して、次に第一章でとりあげた史料［C―一］の後續部分を見てみよう。

［C―一］兵部は止だ八匹を給するのみなれば、駞馱すること過重。行きて涿州に至れば、監察の劾する（とりしまる）所と爲り、

駄毎に斤一百七十を稱る。事 刑部に下せば『詞伏もて擬すらくは杖六十七』と」と。宣政院官俺普 上に言いて曰わく、「是の僧遠來し、將てする所の囊橐は、乃ち上の賜う所の物なり。此を以て過重なれば、請うらくは鋪馬三匹を增し、速やかに回去せしめんことを」と。旨を奉じて準されたり。又た奏すらく、「西番の僧人の駄子の定制に、『一百斤の上なれば、負載せしむる勿れ』とあり。今 駄する所は制に過ぎ、多く鋪馬を索むること三匹、罪は六十七に當る。臣等おもえらく、僧人は權に免罪を擬するも、多く鋪馬を索むるは、復た給すべからず。若し御賜の物有れば、則ち驛傳に從り、駄毎に一百斤を過ぎざらしめ、其の餘の餽贐の貨は、官力を以って行るべからず」と。上曰く「可なり」と。(35)

先に擧げた［C―一］には、六人のチベット僧が十一頭の鋪馬を利用して大都にやってきて、そのうち三人が大都に留まり、殘りの三人がチベットに戻る際、來た時と同じ十一頭の鋪馬の利用を求めたことが記されていた。これに續く［C―二］を見てみると、この時期站赤を管轄していた兵部(36)は三人のチベット僧に對して八頭の鋪馬利用を許可するが、大都のすぐ南の涿州で、一頭あたり百七十斤の荷物を積載していることが發覺する。八頭中、三頭にはチベット僧が騎乘しているだろうから、殘りの五頭にそれぞれ百七十斤の荷物が載せられていたのであろう。荷物の合計は八百五十斤であると考えられる。その後、一度は宣政院の俺普の提案により、このチベット僧たちが當初求めていた十一頭になるように、鋪馬三頭が追加支給されることになった。その際、［G］の規定の通り一頭あたり百斤の荷物を載せるとすると、積載可能な鋪馬は八頭であるから、合計八百斤しか載せられない。殘りの五十斤は、大都に留まる三人に託したのかもしれないが、この一行が八百～八百五十斤の荷物をチベットに持ち歸ろうとしていたことは明らかである。しかし最終的には、この處分は中書省によって覆され、鋪馬三匹の增給は却下された。(37)

では、史料［G］［C―二］でチベット僧たちがチベットへ運ぼうとしていた物は一體何であったのか。［C―二］には、鋪馬への過積載の規程違反を犯したチベット僧たちに對し、「（荷物の）ふくろの中身は、カアンからの賜り物である」と

いう俺普の辯護が見える。また、後半部の中書省の上奏においても、「カアンからの賜り物は站赤を利用して輸送してよいが、鋪馬一頭あたり百斤までとする」とされている。つまり彼らが輸送しようとしていた物は、「カアンからの下賜品」であったのである。彼らが僧侶である點、前章の検討で判明したように大都にやってくるチベット僧たちがカアンのために佛事を行っていた點を考慮すれば、これはチベット僧たちがカアンのために行った佛事に對する「布施」であると考えるのが妥當であろう。このことは、次節で提示する史料［H］によっても傍證される。さらに、後半部の中書省の上奏中には、「その他の贈り物の貨物は公的手段で輸送させるべきではない」という表現があり、チベット僧たちは漢地を去るにあたり、カアン以外から贈られた物品も站赤で運ぼうとしていたことがうかがわれる。

また［G］では名前が特記されない「西番の僧使」が、［C―二］では「西番僧の乞剌思八班（タクパベル）等六人」のうちの三人が、鋪馬に物品・布施を積載してチベットへ向かっている。これらも漢地における帝師以外のチベット僧の活動の例であることが指摘できる。彼ら個々人のチベットへの物品・布施の輸送は、站赤で提供される鋪馬の背に載せて行われるものであった。站赤を利用しないチベット僧の往來狀況については知る手立てがほとんど無いが、[38]當該時代に站赤システムが存在・整備されていた狀況をたくみに利用していたチベット僧もまた、多く存在したのである。

第二節　車輛・船によるチベットへの輸送

個々のチベット僧が鋪馬の背に物品を積載してチベットへ持ち歸った事例は前節で檢討したとおりであるが、鋪馬に載せられる量には限界がある。だが鋪馬以外の輸送形態もあった。一つは車輛による輸送である。『站赤』四には、チベットへ運ばれる物品についての次のような記事がある。

［H］大德五（一三〇一）年十一月

保定路定興驛言えらく、「本站の見設の車は一十五輛にして、輪流遞運し、曾て少しも休まず。（中略）當站 略ぼ擧

ぐるに、八月二日より二十三日に至るに、御位下の來使、及び茶忽眞妃子位下ありて、鈔車の應付するは一百餘輛を過ぎ、内において民車四十四輛を轉雇せり。〔定興驛は〕逋負せる鈔錠あれども、卒に措く所無し。又た西番に布施を送るに車を回すこと七十五輛ありて涿州より續運する有り。〔しかし今〕方に西番に布施を送れる車五十餘輛を去かしめたり。卽ち今〔七十五輛分の布施の輸送に對して車輛を〕應付せんとするも〔定興驛の車輛は〕敷かず。徒に悞事するのみに非ずして、誠に站戸逃亡し、驛運〔制度そのもの〕を隳廢せんことを恐る。事を區處せられんことを乞う」と。（後略）[39]。

定興驛は本來十五輛しか車輛を保有していないが、モンゴル皇族の物資輸送などのために多くの車が必要になる場合は、民間から車を有償で借り上げて輸送をしていた。本文中には四十四輛を借りて百輛分あまりの輸送を行ったことが記されるが、それでも定興驛が利用できる車輛は合計五十九輛しかなく、百輛あまりの輸送を行うには、四十一輛以上は同じ車を二回使わないと運びきれない。この狀況が「輪流遞運」という語で端的に表されている。すなわち、保有車輛以上の輸送を行う際には、民間の車を借り上げたうえ、次の驛までピストン輸送をしていたのである。

この史料では、特に傍線部の箇所を取り上げたい。ここでは、涿州の站赤から定興驛にチベット方面への七十五輛分の布施が送られてきたが、ちょうどチベット方面へ五十輛分の布施を次の站赤へと送り屆けたところであったため、對應が困難である狀況が述べられている。まず、明白に「チベットへ布施を輸送すること」が記されている點に注目すべきである。また、涿州は定興の北隣の站赤であり、チベットへ運ぶ布施が大都方面から送られてきたのは間違いない。さらに元來十五輛しか車輛を備えていない站赤にとって、合計百二十五輛分の輸送は、通常想定されている輸送能力の八倍強の業務であったと考えられる。それゆえ、このチベットへの布施の輸送は相當大量であったものと判斷できる[40]。このような大量の布施は、大都方面から運ばれてきたことからも、カアンをはじめとするモンゴル皇族が贈ったものと考えられる。

さて、第一章で引用した史料［D―一］の後半部分には次のような記述が續く。

［D―二］竊かに照すらく、大都より衞輝に至る二十二站は、若し此等回程の西僧を將て、水驛に從りて以て衞輝に達せしめ、人は則ち馬に換え、物は則ち車に行り、本院の官に從りて、更に相い提調（とりしまってしゆっぱつさせ）して起發せしめ、脱脱禾孫（トトカスン）は至る所に辯驗（チェック）すれば、鋪馬を減省せしめ、站戸の少しく甦るに庶幾からん。又た站車の毎輛の載物は一千斤、馬の負いたるは百斤を過ぎざらしめん。（後略）」。［五月］十四日、察乃の陳奏する所を以て聖旨を準されたり。遍く合屬に行りて上に依りて施行す。[41]

ここでは大都からチベットへ向かう路線のうち、衞輝までは水驛、すなわち船を使ってチベット僧・物資を移動させることが提案され、裁可を得ている。ただし衞輝以西については、チベット僧は鋪馬を利用し、輸送物については車輛を利用することになる。ここからは、大德十年五月以降、一定の區間はチベットへ運ぶ貨物は船で輸送されることになったことがわかる。[42] これが鋪馬以外を利用してチベットへ物品を輸送する際の二つ目の形態である。

車輛・船を利用した輸送は、前節で檢討した個々のチベット僧による鋪馬での輸送と比べて、その量が格段に多いことは明白であるが、［H］のような大量の布施の輸送がどれくらいの頻度で行われていたのかは、事例が少ないため不明である。それぞれの事例になんらかの名目――例えばチベットにおいて大規模な法會を開催するのにあわせての布施の輸送――があったのかもしれないが、推測の域を出ない。また、車輛・船を利用するのは、モンゴル皇族が主體となって大量の布施の輸送を行う場合である、とも一概には言えない。［D―二］のように、個々のチベット僧がチベットへ戻る際にも、車輛・船を利用して物品を輸送することが想定されているからである。

一方、站赤システム自體の展開の過程からいえば、クビライ時代後期頃から重量のあるものは車輛で、後には船で輸送することが奬勵され、各地の車・船は順次整備されていったことが指摘できる。[43] しかし、地形的な制約から鋪馬で輸送せざるを得ない地域もあった。[44] また、車運に比べて輸送コストが低い船運の方がより推奬されるようにもなるが、スピードの面で船運は車運に劣ることがある。[45] もちろん車に比べれば、鋪馬の方が斷然速い。輸送を行う側からすれば、速度の問

題などを考えると、鋪馬→車輛→船の順に輸送方法の選択の優先度は低くなるであろうが、站赤を管理する行政側からすれば、望ましい輸送手段の優先順位は逆になる。

つまり、政府によって車・船の整備が進められても、布施などを輸送するチベット僧にとっては、鋪馬を利用した輸送に比べて、車運・船運を選択するメリットは必ずしも多いわけではなかったものと思われる。ここまで擧げてきた史料をもう一度見直せば、［G］大德元（一二九七）年・［C］延祐元（一三一四）年は鋪馬で、［H］大德五（一三〇一）年は車輛で布施がチベットへ輸送されていた。［H］は輸送主體がチベット僧ではなかった可能性があり、なおかつあまりにも輸送量が多かったため、車運が選択されたのかもしれない。しかし、車・船での輸送が奬勵されている狀況下で、［G］［C］の事例のように鋪馬で輸送が行われ、同時に過積載の問題が生じたのは、輸送主體であるチベット僧が、そのデメリットを勘案して車輛・船の利用を嫌った可能性が指摘できる。(46)

第三節　モンゴル皇族によるチベットへの布施の輸送をめぐって

前節で取り上げた史料［H］の檢討の中でも言及したが、この時代、大量の布施を出すことができるのはカアンをはじめとするモンゴル皇族以外考えられない。周知の通り、すべてのモンゴル皇族が大都にいるわけではない。多くの諸王は自身の本據地にいるわけだが、諸王たちの布施の輸送に關して、『站赤』二に次のような規定が見える。

［I］至元十六（一二七九）年五月二十日

一つ言えらく、民戸及び諸王の布施の物は、鋪馬を給して行る者有り。今 議したるに諸王の布施は、鋪馬を起こすを許し、其の餘の僧人は、給驛を得る毋れ。(47)

つまり諸王が站赤を利用して布施を送ることは、公的に認められていたのである。後半部分で「その他の僧侶は、站赤を利用してはならない」と言っているのは、布施を運ぶ際に同行する可能性がある僧侶を念頭においた規定であろう。こ

こでは鋪馬を利用した布施の輸送が想定されているが、前節で述べたとおり、クビライ時代後期頃からは、車輛・船を利用した物資輸送が推奨されている。この案件は、政府が輸送手段を鋪馬から車・船へ轉換させる以前のものといえよう。

さて史料［I］は、合計十五の同時に出された條畫の一つである。その他の條畫の中には、チベットへ向かう使者についての規定[48]や、チベットと深い關わりを持つコデン家のジビクテムル王の使者についての規定[49]が記されている。［I］自體は布施の輸送先を具體的に述べているわけではないが、［I］を含む一連の條畫は、直接的にはジビクテムル王がチベットへ送る布施や使者を想定しているものである可能性は高い。カアンのために佛事を行うチベット僧がいるのと同様に、諸王のために佛事を行うチベット僧がいたことも十分に考えられる。

諸王・駙馬などがチベットへ頻繁に使者を派遣していることを示す記事は『站赤』中にいくつかある。例えば大德十（一三〇六）年の案件では「諸王・駙馬は上命を奉ずるに非ざれば、西番に遣使するを得る毋れ」という聖旨が引用され、その上でまだ彼らのチベット方面への遣使が多いことが述べられる。[50] また、延祐二（一三一五）年の案件では、中書右丞相のテムデルたちが、諸王・公主・駙馬がチベットへしきりに使者を派遣するので、站赤が疲弊していると上奏している。[51] さらに、天曆二（一三二九）年の案件でも、諸王・駙馬などがチベットへ使者を派遣することが多い狀況が述べられる。[52]

モンゴル時代において諸王がチベットへ頻繁に使者を送っていたことは、以上の例から明らかである。ただし、その遣使の目的について明確に述べる史料は、管見の限り見出せない。しかし、史料［I］で諸王が布施を鋪馬で運んでよいとされていることと、諸王がチベットへ頻繁に使者を派遣している事實とをあわせて考えるならば、諸王が主體となり、站赤を利用してチベットへ布施を運び込んでいたことは、十分に推測できる。

站赤というモンゴル帝國の公的交通システムを利用した、布施をはじめとする物品のチベットへの輸送がこの時代に行われていたこと、そしてそれが站赤管理の現場においては史料上に殘るほど厄介な問題として認識されていたことは、以上の檢討から明らかである。

さて、第一章で史料［D］を引用した際、チベット僧が一年間で利用した鋪馬のうち、空馬が七百四十七頭もいることになると指摘したが、本章の考察をふまえるならば、少なくとも大都からチベットへ戻る際、チベット僧が騎乘していない鋪馬の背には布施などの物品が積載されていたと考えてよかろう。站赤を利用したチベット僧の人數に比べて鋪馬の數が二倍近くもあった理由は、このような輸送を考慮に入れると説明がつく。

個々のチベット僧たちの往來によって、あるいはモンゴル皇族が主體となって、大量の布施がこの時代にチベットへ流れ込んでいた。この現象自體は、おそらくこれまでも、ある程度は想定されていたことかもしれない。しかし、その具體像は明らかにされていなかった。最後に特に次の二點を強調しておきたい。一つは、帝師以外の多くのチベット僧たちの往來がチベットへの布施の流入の背景にあったこと。もう一つはカアンのみならず、諸王も自身の本據地などからチベットへ站赤システムを利用して布施を輸送していた可能性があること。これらは從來史料を擧げて實證・檢討されていなかった點であるが、この時代のチベット・漢地間交通の具體像を描く上では、缺くことのできない重要な要素であると思われる。

おわりに

本稿ではモンゴル時代において、站赤を利用してチベット・漢地間を往來するチベット僧の一グループの構成人數、年間の往來規模、站赤に設置される鋪馬・車輛・船を利用したチベットへの布施・物品の輸送の具體像を明らかにしてきた。そして、カアンをはじめとするモンゴル皇族のための佛事、その結果としての布施の獲得、チベットへの布施の輸送という事象の背景には、帝師以外の數多くのチベット僧の活動が存在していたことを指摘した。これはモンゴル時代におけるチベット僧の活動の一面として注目に値する。

さて、本稿で明らかにしてきたチベット僧のチベット・漢地間の往來からは、モンゴル時代にチベットが佛教を「輸

出」し、モンゴル皇族が布施を「支拂う」という構圖が出現することが容易に看取されるだろう。チベットはインド世界から佛教を學んでいた「佛教輸入國」から「佛教輸出國」へと、モンゴル時代に轉換したといえる。そしてモンゴルが北歸したあとも、チベット僧たちは明・清といった漢地に基盤を置く政權のもとに赴き續ける［乙坂一九九八、四九―八六、九五―一四八頁／石濱二〇〇一、三二一―三六一頁など］。つまり「佛教輸出國」としてのチベットの歴史的役割は、明・清時代になっても變わらなかったと考えられる。すなわち「佛教」を武器としてチベットが漢地世界から財を手に入れる構造は、モンゴル時代にその足場が固められたといえる。このように考えると、チベットの對外關係史上、モンゴル時代が劃期であったことに疑いの餘地はないだろう。

從來この「佛事」と「布施」を介した、チベットと大元ウルスを含む漢地政權との關係については、特に「布施」の動きについて具體像が明らかにされたことはなかった。本稿はチベット・漢地間の交通の様相を解明する中から、この關係を理解する上で明確な根據を提示したものといえる。(53)

しかしながら、本稿第一章で多少は言及したが、チベット僧たちはどのような手段で站赤利用許可證を入手し、站赤を利用できたのか。また、本來情報・命令の迅速で正確な傳達を目指した站赤システムにおいて、物資輸送はどのような位置付けであったのか。站赤制度自體の研究の深化もこの先必要である。同時に、最後に示した「佛事と布施を介したチベットと漢地政權との關係性」は、チベット社會にどのような影響を與えたのか、という問題も殘されている。これらの點については、今後の檢討課題としたい。

文献目録（引用の際は初出年を擧げ、頁數は再錄された著書の頁數によった。）

安部健夫　一九三一「元史刑法志と『元律』との關係に就いて」『東方學報（京都）』二。（再錄：安部一九七二、二五三―二七六頁）。

安部健夫　一九七二『元代史の研究』創文社。
石濱裕美子　一九九四「パクパの佛教思想に基づくフビライの王權像について」『日本西藏學會々報』四〇、三五―四四頁。
石濱裕美子　二〇〇一『チベット佛教世界の歴史的研究』東方書店。
石濱裕美子　二〇〇二「パクパの著作に見るフビライ政權初期の燕京地域の狀況について」『史滴』二四、二四九―二二六頁（逆頁）。
稲葉正就　一九六五「元の帝師に關する研究　――系統と年次を中心として――」『大谷大學研究年報』一七、七九―一五六頁。
岡田英弘　一九六二「蒙古史料に見える初期の蒙藏關係」『東方學』二三、九五―一〇八頁。
乙坂智子　一九八六「リゴンパの亂とサキヤパ政權　――元代チベット關係史の一斷面――」『佛教史研究』二九―二、五九―八二頁。
乙坂智子　一九八九「サキャパの權力構造　――チベットに對する元朝の支配力の評價をめぐって――」『史峯』三、二一―四八頁。
乙坂智子　一九九〇「元朝チベット政策の始動と變遷　――關係樹立にいたる背景を中心として――」『史境』二〇、四九―六五頁。
乙坂智子　一九九八『蠻夷の王、胡羯の僧　――元・明代皇帝權力は朝鮮・チベットからの入朝者に何を託したか――』平成八・九・一〇年度科學研究費補助金報告書。
野上俊靜　一九四二「元の功德使司に就いて」『支那佛教史學』六―二。（再錄：野上一九七八、一二九―一四一頁）。
野上俊靜　一九七八『元史釋老傳の研究』朋友書店。
羽田　亨　一九〇九「蒙古驛傳考」『東洋協會調査部學術報告』一。（再錄：羽田一九五七、一―三一頁）。
羽田　亨　一九三〇『元朝驛傳雜考』（東洋文庫叢刊『永樂大典』本『經世大典』站赤門複製本附錄）。（再錄：羽田一九五七、三二―一一四頁）。
羽田　亨　一九五七『羽田博士史學論文集　歴史篇』東洋史研究會。
舩田善之　二〇〇六「元代の命令文書の開讀使臣について　――その人的構成と巡歴ルートを中心に――」『東方學』一一一、八九―一〇六頁。
松田孝一　二〇〇〇「中國交通史　――元時代の交通と南北物流――」松田孝一（編）『東アジア經濟史の諸問題』阿吽社、一三五―一五七頁。

宮　紀子　二〇〇一「程復心『四書章圖』出版始末攷　――大元ウルス治下における江南文人の保擧――」『内陸アジア言語の研究』一六。（再錄：宮二〇〇六、三二六―三七九頁）。
宮　紀子　二〇〇六『モンゴル時代の出版文化』名古屋大學出版會。
森平雅彦　二〇〇四「高麗における元の站赤　――ルートの比定を中心に――」『史淵』一四一、七九―一一六頁。
山崎　忠　一九五四「別里哥文字攷　――元典章研究の一齣――」『東方學報（京都）』二四、三九七―四四二頁。
山本明志　二〇〇五「（書評）I. de Rachewiltz, *The Secret History of the Mongols.* 2 vols ..Leiden/Boston, 2004.」『内陸アジア言語の研究』二〇、一二三―一三五頁。
四日市康博　二〇〇六「元朝斡脫政策に見る交易活動と宗教活動の諸相　――附『元典章』斡脫關連條文譯注――」『九州大學二十一世紀ＣＯＥプログラム（人文科學）　東アジアと日本　――交流と變容』三、一一―三二頁。
黨　寶海　二〇〇六『蒙元驛站交通研究』崑崙出版社。
胡　其德　一九七八『元代驛遞制度研究』國立臺灣師範大學歷史研究所碩士論文。
劉　曉　二〇〇六『元史研究』福建人民出版社。
張　雲　一九九八『元代吐蕃地方行政體制研究』中國社會科學出版社。
Franke, H. 1981 Tibetans in Yüan China. John D. Langlois, Jr. (ed), *China under Mongol rule,* Princeton University Press, pp. 296-328.
Olbricht, P. 1954 *Das Postwesen in China unter der Mongolenherrschaft im 13. und 14. Jahrhundert,* Wiesbaden.

註

（1）本稿では、現在の中華人民共和國西藏自治區のみならず、青海省、甘肅省、四川省西部なども含め、モンゴル時代において宣政院が管轄する領域をチベットと稱する。

（2）これまでに站赤システムの解明を試みた古典的業績として、羽田一九〇九、羽田一九三〇があり、歐米ではOlbricht 1954を擧げることができる。しかしながらその後、これを承けた研究はわずかである。そうした中にあって、松田二〇〇〇はこれまでのモンゴル時代の交通史研究をまとめ、さらに江南からモンゴリアへの穀物輸送に關して新知見を示している。また、森平二〇〇四は高麗における站赤ルートの綿密な比定を行っている。いずれも站赤研究において、注目すべき成果である。さらに船田二〇〇六は開讀使臣の站赤利用についても檢討しており、近年站赤は再び注目を集めていると言えよう。なお、黨二〇〇六は

站赤に關わる專著として注目すべきものであり、また劉二〇〇六、一六七―一七〇頁は、中國における當該時代の交通研究の的確な整理を行っており、有用である。ただし現段階において站赤研究は、その制度面の詳細や特定地域内の路線・驛站の沿革の分析に重點が置かれ、本稿で扱うような「チベット―漢地」間といった遠隔地域間の交通の問題については、ほとんど檢討されてはいない。

（3）宮二〇〇一、三七七―三七八頁、註一一二は、『歷代名臣奏議』所收の鄭介夫の上奏文は成宗期のものではなく、仁宗時代のものであると考證する。これに從う。

（4）『歷代名臣奏議』卷六八／『元代奏議集錄』下（浙江古籍出版社、一一五頁）。先將西番大師留京都者、以禮敦遣、悉令還國。

（5）都功德使司の官員。都功德使司は佛教關係の官衙で、至元十七（一二八〇）年に初めて設置された。その沿革については、野上一九四二／張一九九八、七四―八一頁參照。

（6）張一九九八、七九―八〇頁には都功德使司の官員の名が列擧されているが、この人物は缺落している。この人名はチベット語で解釋するならば、リンチェンタクジャンペル（Rin chen grags byang dpal）と復元できるであろうが、斷定はできない。以下同樣にチベット語推定復元が可能な場合は、綴り字轉寫を註において示す。

（7）この名は、チューペルロドゥー（Chos dpal blo gros）といった人名をChos bloと省略したものと思われる。

（8）ソナムギェルツェン（Bsod nams rgyal mtshan）。

（9）ドカム（Mdo khams）。現在の青海省から四川省昌都附近を指す。

（10）「好事」については、ここでは「佛事」と解釋した。直譯體で書かれた『站赤』九（東洋文庫影印本［以下同じ］、四丁右―左）所收『元朝典章』「站戶不便」には、至元十六（一二七九）年五月二十日の聖旨の條格の一件に、「『大王每好事底勾當寫着裏的［上］頭、所用底物取去呵、鋪馬裏行有。怎生般省着行』麼道奏有。諸王行也者、商量了也」麼道奏呵、「那般者」麼道聖旨了也。（「『大王［諸王］たちが好事のことや寫經することのため、使用する物品を取り運ぶのに、鋪馬で行くものがあります。このようなものはやめさせてはいかがでしょうか』と［塔察兒が］上奏してきています。諸王たちは［鋪馬で］行かせましょう、と［この問題について］議論いたしました」と［中書省のお歷々がカアンに］上奏したところ、「そのようにせよ」と聖旨があった。）というものがある。これに對應する『經世大典』站赤門の記事は『站赤』二（十一丁右）至元十六年五月二十日にあり、「諸王作佛事・寫經等、取運物色。合無減省給驛。今議並依已行」とある。前者の「好事」の語は、後者の「佛事」に對應している。なお「起建」は何らかの設備を整えることであるので、「起建具送」とは道場などを建てて、佛事を執り行ったことを言うものであろう。

（11）『站赤』六（八丁右）。（延祐）三年正月十四日、都功德使輦眞乞剌思站班奏奉聖旨、「捌思羅師父・門徒唆南監藏

者、欲回朶甘思之地。本僧每年率三十衆、爲朕起建具送好事一月。其令省部斟酌、應副鋪馬以行」。兵部議得、所索鋪馬、別無欽賚御寶聖旨。具呈都省給降。

(12) ［A］の案件が出された當時、中央における站赤管理機關は兵部であった。站赤管理衙門の變遷については羽田一九〇九、一二―一三頁／羽田一九三〇、五二―五九頁參照。

(13) 站赤の利用、すなわち宿舍・食糧・鋪馬の支給を許可する證明書として、鋪馬聖旨・鋪馬令旨・鋪馬劄子があり、發給主體によって名稱は異なる。この證明書と地位・資格を明示する牌［後掲註(26)參照］などを提示することで、はじめて站赤を利用できた［羽田一九〇九、一四頁／松田二〇〇〇、一四〇頁］。また、鋪馬聖旨は御寶が捺されているので御寶聖旨とも呼ばれる［黨二〇〇六、一一一頁］。

(14) ペルギウーセル（Dpal gyi ˙od zer）。

(15) サムテン（Bsam gtan）。

(16) リンチェンタク（Rin chen grags）。

(17) 『站赤』六（八丁右）。（延祐三年）四月十二日、丞相阿散・平章李道復・兀伯都剌等奏、「班吉斡節兒講主之下三丹講主有疾、奉旨令同輦眞乞剌思師父回還西番。三丹及其徒共四人起鋪馬四匹。又搠思羅師父・徒弟唆南監藏等六人起馬六匹。都省見存鋪馬聖旨不敷。若與此僧、亦難拘收。合無定擬西番回僧。今翰林院斟酌擅節、譯寫聖旨與之」。奉旨准。都省欽依施行。

(18) 黨二〇〇六、二二五頁、註一は本案件を引き、使者が翰林院からではなく、直接中書省から鋪馬聖旨を受け取ることもできたという。チューロ一行が中書省保有の鋪馬聖旨を與えられたことから、このように述べたのであろう。また同書二二二頁では、同じく本案件を引き、チベットに戻る僧には諸王・駙馬などと同樣に、中書省を經ずに翰林院から直接鋪馬聖旨を發給される、と解釋している。本案件はチベット僧に對し、中書省保有の鋪馬聖旨を支給するという方法をやめ、翰林院が檢討した上で發給するという方法に一本化した規定として理解するのが妥當だろう。一般の使臣は中書省・兵部などの檢討を經た上でベルケが作成され、翰林院から鋪馬聖旨が發給されるということは、本文で述べたとおりである。チベット僧の場合、中書省での檢討を必要としなかったのであれば、この點は通常の使臣よりも鋪馬聖旨發給におけるチェックが緩められていると言える。これはチベット僧の站赤利用における優遇措置として見ることができよう。

(19) タクパペル（Grags pa dpal）。

(20) 『站赤』六（五丁右）。（延祐元年十月二十七日）是日、中書省又奏、「西番僧乞剌思八班等六人、元起鋪馬十一匹赴都。今欲回還、止有三人、復索元來馬數。

(21) ギャワサンポ（Rgya ba bzang po）。

(22) 『站赤』六（十丁右）。延祐四年九月。

(23) 『站赤』五（五丁右）。（大德十年）五月十日、通政院使察乃言、「迤西站赤不便。自大德九年至十年正月、西番節續差來西僧八百五十餘人、計乘鋪馬一千五百四十七疋。至甚頻數。

(24) 『站赤』二（三丁左）。一、照依舊例、經過使臣、開具各位下姓名、并鋪馬數目、賫擎是何官司起馬蒙古字劄子、從某處前往某處、幹辦是何公事。各站每季造册、申報總管府、不過次月初十日以裏申部。なお羽田一九〇九、一五頁は『大元聖政國朝典章』三十六、兵部卷三、站赤、立站赤條格を引用するが、『站赤』二のこの文章のほうがやや詳しい。

(25) 前掲註(12)參照。

(26) 站赤利用特權を示すメダル狀の身分證。圓牌とも稱す。羽田一九三〇、九一―一一四頁／黨二〇〇六、一九六―二〇八頁參照。黨も指摘するが、圓符／圓牌の現物は西藏自治區タシルンポ寺に現存し、これは本史料が言うような「金字」である。西藏自治區檔案館（編）『西藏歷史檔案薈粹』文物出版社、一九九五年、圖版七參照。

(27) 『元史』卷二〇二、釋老傳（中華書局、四五二二頁）。泰定二年、西臺御史李昌言、「嘗經平涼府・靜・會・定西等州、見西番僧佩金字圓符、絡繹道途、馳騎累百、傳舍至不能容、則假館民舍、因迫逐男子、奸汚女婦。奉元一路、自正月至七月、往返者百八十五次、用馬至八百四十餘匹。較之諸王・行省之使、十多六七。（後略）」。

(28) 『站赤』二、至元十三年七月（八丁左―九丁右）など。

(29) もちろんこれは、カアンをはじめとするモンゴル皇族の帝師とチベット佛教に對する尊崇を背景とするものである。站赤利用においてチベット僧は、特權的利用者として捉えることができるであろう。チベット僧はカアンをはじめとするモンゴル皇族、ひいては國家のために佛事を行っている。それゆえ、チベット僧も「公」のために働いているとも言える。しかし、その位相は一般の官衙で働く官員たちとは異なり、よりカアンの心理的・物理的に近い所に位置していると考えられる。モンゴル皇族の資金提供をうけて活動するオルトク商人も、官位を持たないけれども、チベット僧と同様に特權を享受して站赤利用をしていた［四日市二〇〇六、一二頁］。この點で、チベット僧とオルトク商人は同様の位相にあったと理解することもできよう。

(30) 脫脫禾孫（トトカスン）は、重要な地點の站赤に置かれた官員であり、站赤利用者の規定違反を取り締まった。羽田一九三〇、七〇―七一頁／松田二〇〇〇、一四〇頁參照。

(31) 兀剌赤（ウラーチ）は鋪馬をひいて次の站赤へ引送する馬夫。羽田一九三〇、六八―七〇頁參照。

(32) 『站赤』四（十一丁左―十二丁右）。大德元年四月、太原路脫脫禾孫言、「本路站赤、東接眞定、南至平陽、四達之路。（中略）比年鋪馬損斃、站戶困窮。其西番僧使、馳駄重者二三百斤、輕者不下百五十斤。又兀剌赤、馬後附物、常行馳驟。今後乞從脫脫禾孫及站官量定、每馬許載百斤、非急務不得馳走。庶望站赤少甦」。都省準擬。遍行合屬、依上施行。

(33) 「鋪馬一頭あたりの積載量は百斤まで」という規定は、管見の限りこの大德元年の記事が初出である。なお、「便覽風の法典」と安部健夫によって評價されている『成憲綱要』［安部一九三一、一七四頁、註六］では、鋪馬の積載

重量を百斤までとする規定が大德十年の通政院の呈文の中に見出される（『驛站』一［五丁右―左］）。

(34) 史料［G］が書かれた成宗テムルの大德元（一二九七）年頃のチベットは、至元二十九（一二九二）年に中央チベットで勃發した大戰亂「ディクンパの亂」が終息しており［乙坂一九八六、六一頁］、政治的には安定期に入っている。また、『元史』成宗本紀の大德元年の記事中には、チベット内部のドメーの十三站・ドカムの十九站に對する援助の記事が見えるが（『元史』成宗本紀二、大德元年六月丙辰の條、十月戊午の條。乙坂一九九〇、五八頁）、これはチベット僧のチベット・漢地間の往來が増えたため、チベット在地の站赤も疲弊したという事實が背景にあるだろう。『站赤』中において、大德年間のチベット僧に關わる案件は比較的多く（本稿中で取り上げる［D］［G］［H］も大德年間の案件である）、この時期のチベット・漢地間の交通は活發であったと見られる。

(35) 前掲註(20)參照。兵部止給八匹、駞馱過重。行至涿州、爲監察所劾、每馱稱斤一百七十。事下刑部『詞伏擬杖六十七』。宣政院官俺普言于上曰、「是僧遠來、所將囊橐、乃上所賜物也。以此過重、請增鋪馬三匹、速令回去」。奉旨準。又奏、西番僧人馱子定制、『一百斤之上、勿令負載』。今所馱過制、多索鋪馬三匹。罪當六十七。臣等以爲僧人權擬免罪、多索鋪馬、不可復給。若有御賜之物、則從驛傳、每馱不過一百斤、其餘餽贐之貨、不得以官力行」。上曰「可」。なお「西番僧人馱子定制」は具體的には、史料［G］そのものを指すであろう。

(36) 前掲註(12)參照。

(37) 史料［C―二］は仁宗アユルバルワダの延祐元（一三一四）年のものである。中央チベットでは、江南に流されていたパクパのオイであるサンポペルがサキャに歸還し、サキャ寺の座主に就いてすでに八年が經過している［乙坂一九八九、三〇頁］。この時期もチベット本土の政治情勢は安定している。また、延祐元年には、チベット在地の站赤が疲弊したため、政府によって援助がなされる記事が『站赤』六（二丁左―三丁右）延祐元年四月三日の案件に見える（『元史』卷二五、仁宗本紀二、延祐元年四月丁亥の條、乙坂一九九〇、五八頁も參照）。さらに史料［C―二］の直後に記される『站赤』六（五丁右）、延祐元年十月是月の案件には、チベット僧の站赤利用が多く、漢地の保定・中（出）［山］・眞定などの站戸が消耗していること、トトカスンに過積載を嚴しく取り締まらせることが述べられている。前掲註(34)では大德年間のチベット僧に關わる記事が『站赤』に多く見られると指摘したが、延祐年間も同樣に多く見られる時期である（本稿中では［A］［B］［C］が延祐年間のものである）。當該時期のチベット・漢地間の往來が活發であったことが背景にあろう。

(38) チベット僧たちは站赤設置の鋪馬だけを利用して往來していたわけではない。『站赤』四（十六丁左―十七丁右）には次のような記事がある。「（大德六年正月）二十二日、通政院使察乃等奏、『諸使及西番僧人、所過站赤、既乘鋪

馬、復將常行（巳）［已］馬、需求芻粟。合無禁止』。聖旨『勿與之。可也』。省院欽依、移咨行省施行」。「巳」字は「已」に校訂して解釋した。また、「常行」の語は、「常行己馬」で「私馬」を指すものであろう。これは、チベット僧たちが鋪馬に乘っている上、自分の馬も引き連れて移動している明證である。彼らは各站赤で自分の馬の餌をも要求しているように、機會さえあればチベット僧たちは站赤の提供するサービスを最大限受けることを目論んでいた。この記事は節略された形で『成憲綱要』「長行馬」大德六年正月二十三日の條（『驛站』一、二十四丁右）にも見える。

（39）『站赤』四（十五丁左）。（大德五年）十一月、保定路定興驛言、「本站見設車一十五輛、輪流遞運、不曾少休。（中略）當站略舉、八月二日至二十三日、御位下來使、及茶忽眞妃子位下、鈔車應付過一百餘輛、於內轉雇民車四十四輛。逋負鈔錠、卒無所措。又有西番送布施回車七十五輛涿州續運。方去西番送布施車五十餘輛。卽今應付不敷。非徒悞事、誠恐站戶逃亡、隳廢驛運。乞區處事」。（後略）。

（40）なお、車輛によるチベットへの布施の輸送に關して、松田二〇〇〇、一四一頁は「大都から奉元（＝長安）までに設立された車站は、チベット佛敎の僧の物資輸送用である」というが、この事實を明示する史料は管見の限り見當たらない。問題の區間における車站設置については、『站赤』四（十七丁右―十八丁右）、大德六年正月の案件參照。

（41）前掲註(23)參照。竊照、大都至衞輝二十二站、若將此等回程西僧、從水驛以達衞輝、人則換馬、物則行車、從本院官、更相提調起發、脫脫禾孫所至辯驗、庶幾減省鋪馬、站戶少甦。又站車每輛載物一千斤、馬負不過百斤。（後略）」。十四日、以察乃陳奏準聖旨。遍行合屬、依上施行。

（42）この規定は『成憲綱要』「西僧船馬」（『驛站』一、二十二丁左）大德十年五月の條にも節略された形で收錄される。

（43）『站赤』二（十四丁左）、至元十八（一二八一）年九月の案件からは、東平路在城站の鋪馬が、重量のある荷物を輸送することで頻繁に損傷し、それゆえ官物は船・車で輸送する方式に切りかえられたことがわかる。また『站赤』三（十二丁左）、至元二十六（一二八九）年七月十二日の案件では水站の整備について述べられているが、臨清に設置されていた站車を廢止し、站車を負擔していた站戶を船戶に變更させている記事がある。

（44）『站赤』四（九丁右）、至元三十（一二九三）年是年の案件には物資輸送について、「今後合無自初起程、如遇水路、從舟起運、果値陸程隘道、以馬接運、及至平川、復以車力濟之」という表現があり、地理狀況に應じた船・馬・車の使い分けについて述べられる。

（45）『站赤』四（六丁右）、至元二十九（一二九二）年九月の案件では、懷孟路から衞州まで、朝廷に運ぶべき重量のある物資を船で輸送すれば、毎年八百餘錠を節約できるとされている。つまり、河の流れに沿った輸送が可能な場合、船と車とを比べると、車の方がコストがかかるのである。また、『站赤』四（十七丁左）、大德六（一三〇二）年正月

の案件では、衛州から朝廷まで「金銀寶貨鈔帛、及び急需の物」は車輛によって輸送し、その他の重量があって、ゆっくり運んでも問題の無いものは船で輸送すべきことが述べられる。船運では河の流れに逆らえば速度が出ないことは明白である。その場合、車の方が船よりも速く輸送できるといえる。なお「金銀寶貨鈔帛」が車で運ぶべきだとされたのは、「速く運ぶべきもの」と考えられたこともあるだろうが、これらが高價なものであることを勘案すると、船の方が安全面でリスクが高いと考えられていたのかもしれない。

(46) 車運に關連して『政憲綱要』「西僧船馬」には、荷物を鋪馬三頭以上に載せることになれば、鋪馬ではなく車輛を利用すべきとする大德七（一三〇三）年の規定が見える（『驛站』一、二十二丁左／黨二〇〇六、二四二頁）。あるいは、實際にはチベット僧が主體となったチベットへの車輛による輸送も頻繁に行われていたが、それによる問題があまり發生しなかったため、史料に殘らなかったことも考えられる。しかし、鋪馬への過積載問題が發生し續けた理由を考えるには、速度などの車運の持つ問題點に注目する必要があるだろう。

(47) 『站赤』二（十丁左―十一丁右）。一言、民戶及諸王布施之物、有給鋪馬行者。今議諸王布施、許起鋪馬、其餘僧人、毋得給驛。

(48) 『站赤』二（十一丁右）一言、土鉢地差去使臣、除元來鋪馬定數外、復將大王・國師鋪馬文書物件以行。臣等議得、元來鋪馬文書已上、不令增給。なお「土鉢」はチベットを指す。

(49) 『站赤』二（十丁左）。一言、只必鐵木兒王位下使臣、已給鋪馬祗應外、其長行馬匹、復索芻粟宿頓等物。今後似此者、勿得支與。なお、この規定、及び前掲註(47)・(48)で引用した規定は、前掲註(10)で引用した規定と同時に出されたものである。

(50) 『站赤』五（四丁左―五丁右）。大德十年正月三十日。

(51) 『站赤』六（六丁右）。延祐二年二月二十四日。

(52) 『站赤』六（十六丁右）。天曆二年十一月二十七日。

(53) 布施の輸送とは別の面からも、チベット僧の往來を評價することができる。山本二〇〇五、一三〇―一三三頁で指摘したように、大元ウルスの歴史を記した『イェケ=トプチアン』なる書物はチベットにもたらされ、チベット語史料におけるモンゴルの王統に關する記述の典據になった。この時代のチベット僧の往來は、漢地で編纂された書物のチベットへの傳播にも寄與したと考えられる。

TIBET IN THE AGE OF THE MONGOLS: THE ROLE OF THE *ǰAMČI* AND TRAVEL BETWEEN TIBET AND CHINA PROPER

YAMAMOTO Meishi

In order to understand society in Mongol times, clarifying the situation in Tibet and the role of Tibetan monks is a critical issue. Most previous studies of this period have focused on government organizations concerned with Tibet, such as the Department for Buddhist and Tibetan Affairs 宣政院, and the Imperial Preceptor 帝師. This article adopts an innovative point of view, using the study of travel in an effort to focus on Tibet in this period and actual activities of Tibetan monks. There are many records related to Tibet monks in a group of documents concerning the *ǰamči,* post station system during the Mongol period that are included in *Yongle dadian* 永樂大典. These records have not been used sufficiently in the past, but on the basis of a thorough analysis of these records, this article examines the travel of Tibetan monks between Tibet and China proper, and addresses the activities of Tibetan monks, other than the Imperial Preceptor, during this period.

First, in regard to the travel of Tibetan monks between Tibet and China proper, I concretely clarify the scope of one such group in terms of number of members and number of annual trips, and prove that contemporary people were conscious of the frequency of the trips. Next, I examined the shipment of Tibetan goods that employed the post horses, vehicles, and boats set up in the *ǰamči* system and prove that the most of the goods were offering. The vast amount of offering proffered to Tibetan Buddhists by the Mongol royal house had been estimated to a certain extent, but the argument has seldom been based on clear factual evidence from original sources. By focusing on these shipments, this article makes clear aspects of the flow of offerings from China proper into Tibet.

Buddhism had been brought to the ruling class in China proper from Tibet, and as a result the foundation for the structure of the flow of wealth into the Tibetan sphere in the form of offerings was readied in the Mongol period. Although this fact had generally been hypothesized, there had been little recognition of the role of offerings. By focusing on the communication between Tibet and China proper during this period, this article has pointed out the basic evidence needed for an understanding of its composition.