

## ティムール朝期の「一日行程」と駅伝制

早川 尚志

**A Distance of One Day's Journey and Postal Stations  
in the Timurid Dynasty**

HAYAKAWA Hisashi

**Abstract**

As is usually the case with Inner Asian dynasties that ruled vast territories, the Timurid Dynasty operated a postal system, which encompassed an extensive web of postal stations. This system was instrumental in allowing the Timurids to acquire information rapidly, and it also facilitated the movement of both military personnel and civilians.

The system was also used for time-tracking: For instance, citing how many postal stations there were between two cities proved to be a relatively reliable way of calculating distance. This truly demonstrates the importance of the postal system under the Timurid Dynasty, especially as far as transport is concerned.

In this paper, I examine the postal station as a criterion of time-tracking and relate it to a unit called *farsah* or *farsang*. I also discuss the way in which the Timurid Dynasty could retain and manage the postal station as a constant criterion. Specifically, I examine the system of postal stations, the permission needed in order to conduct a journey, how such permission was acquired, who could supply such permission, the benefits of such permission, and the support of the *šiqā'ūls*.

The results of my investigation demonstrate how the Timurid rulers kept this web of postal stations in their lands and how they used them in order to obtain valuable information as quickly as possible, especially during emergencies.

**Keywords**Timurid Dynasty, Postal System, Distance, Trade Routes, *Farsah*

## はじめに

広大な領域を支配した内陸アジアの諸王朝の常として、ティムール朝も駅伝制と緻密な駅網を抱えていた。こうした駅伝制や駅網があつてこそ、ティムール朝諸君主は必要な情報をいち早く獲得し、領内の人や物流、はたまた軍の移動を問題なく維持することができた。駅伝制の発達に伴い、街から街までは距離単位だけでなく、所要日数や駅数でも表されるようになった。これはティムール朝下の移動が駅伝制に大いに依拠していた証拠に他ならない。本稿の目的はティムール朝期におけるこうした「一日行程」や駅間距離を考察し、その基礎となった駅伝制の運用の実態について究明することにある。

そもそもこのような駅伝制の伝統は内陸アジアに古来根付いたものであった。当地に興亡した諸王朝にとって、その広大な領域を把握するために、駅網の設置と整備は不可欠であり、このような駅網は王のいる中央と他の諸地方の物流や情報交換を支え、あるいはその際の移動路として用いられた。駅網の整備は街から街へ駅路沿いに進むのにかかる時間を短縮し、一日行程の標準化により、ある場所から別の場所までの距離を表す際、駅の数や所要時間で表すことが可能となり、そのような慣習が定着していった (Hinz 1991; Gazagnadou 1994; Silverstein 2007)<sup>1</sup>。それ故、その伝統は古くアケメネス朝期の「王の道」と関連の諸制度 (Graf 1994; 川瀬 1998; Briant 2012) に始まり、イスラーム化した後の西アジアのバリード (barīd) 制 (Sprenger 1864; Sourdel 1986; Silverstein 2007)、唐代トルキスタンの鄯落 (ulāg) にまつわる駅伝制 (荒川 2010) など広く内陸アジアで行われ、その交通を支えた。

モンゴル帝国が内陸アジアを席捲すると、当地には站赤制<sup>2</sup>が敷かれ、東アジアから西アジアに及ぶ広範な駅網が整備された。この站赤制は前世紀初頭より注目を集め、中国側の文献 (羽田 1909; 羽田 1930; Olbricht 1954)、西アジア側の文献 (Doerfer 1975; Spuler 1985; Silverstein 2007) に基づいた研究が行われ、その重要性は常に認識されてきた。ティムール朝はモンゴル帝国の継承国家としての性格故、その制度の多くをモンゴル帝国から継承し (Roemer 1952; 間野 1969)、その駅伝制度もまた、モンゴル帝国の站赤 (yāmčī) 制を引き継いだものとされてきた (Silverstein 2007; Ferrier 1986; Floor 1990; Morgan 1998)。Kauz (2005) はティムール朝と明の間の外交関係について専論を著し、両国を往復した使節団について検討する中で通行証の存在に言及している。Didier

---

1 イスラーム期の距離単位ファルサフは、アケメネス朝期に一時間行程を指したパラサング (parasang) に由来している。その距離が3ミール (mīl) 相当に固定され始めたのはイスラーム期に入ってからのものである (Hinz 1991: 812-13)。

2 そもそも站赤制はモンゴル帝国の拡大による軍事上の必要によって整備された。その経緯は「彼等の王国の領域が広がり拡大したので、敵情の察知が重要事になり、財貨を西から東へ、最果ての東から西へ輸送せねばならなくなった。諸国の長きと広さにわたり、諸国は駅 (yām) を設置した。各々の駅の資材と費用を課し、人員や荷駄、食糧や飲料や他のものを諸テュメン (tūmān) に割り当て、各2テュメンに1つの駅を定めた」(JG: I, 24; Boyle 1958: 33) と記録されている。

(2012) は明からティムール朝に派遣された使節陳誠の辿った行程について綿密な検討を加えている。川口 (2013) はティムール朝の移動と国制における冬营地・夏营地の役割の研究を行い、その中で後述のクラヴィホの記述 (ET: 109, 127 他) による駅間距離や駅伝馬の数について言及している。

一方で、ティムール朝期に都市間の距離を示す際には二通りの方法が用いられた。ひとつはファルサフ (farsah/farsang)<sup>3</sup> などの距離単位で測る方法、もうひとつは所要日数 (rūz) や宿駅 (manzil) といった相対的な基準で測る方法である。両者の使い分けは厳密にはなされていないが、管見の限り、前者は HAḤ や NQ などの地理書<sup>4</sup>、後者は IA や ZNY などの史書で用いられる傾向がある。一日行程や駅間で示される距離が果たしてどれほどの長さのものであったかを理解することは、同時代の諸王の軍事行動や隊商の移動などの記述を具体的に理解する上で必要不可欠であり、Houtum-Schindler (1888) や Hinz (1970) はイスラーム世界における距離単位を論じる際に駅間距離について吟味し、Kiyānī & Kleiss (1990) はイランに現存する隊商宿の分布を論じる上で、その分布間隔に考察を加えている<sup>5</sup>。

しかし個々の時代とりわけティムール朝期における駅間距離や一日行程が何ファルサフに相当したのかについては具体的な研究がなく、またこのような駅伝制度が実際の旅行者にどのような方法でいかなる便宜を図ってきたかということについて、検討の余地があるものと思われる。

そこで本稿ではティムール朝の駅伝制度に関する同時代史料の記述を検討し、一日行程や宿駅といった用語で示された距離が当時どれほどの距離を示していたかについて考察する。更に、使節が駅通路を利用する場合、そのための通行証、その発給方法、またその通行証によってティムール朝から道中どのような援助を受けてきたのかに焦点を当てて考察することで、従来検討されてこなかった隊商や使節の交通の在り方やモンゴル帝国解体後の内陸アジアにおける駅伝制の運営の実態の解明を目指す。

3 1ファルサフは3ミールに、1ミールは4000法定エルに等しい (NQ: 163)。1法定エルは49.875 cmに等しい (Hinz 1970: 61-63) ことから、1ファルサフは5985 mとなる。一方、Houtum-Schindler (1888: 587) は1ファルサフを5670 mとする。地域や時代によって異なるものの、1ファルサフは約6 kmに相当する。以降本稿でファルサフを km に換算するときは1ファルサフ=6 kmで計算する。ティムール朝期にはファルサフ、フレグ・ウルス (イル・ハーン朝) 期にはファルサングの名で呼ばれており、表記が異なる。本稿における両者の使い分けについてはその都度の原文の表記に従う。

4 HAḤ や HAM などティムール朝期に成立したハーフィズ・アブラーの地理書では都市間距離についての言及は少なく、主要都市同士について時たま言及される程度である。ハーフィズ・アブラーについては Subtelny & Melville (2002) に詳しい。HAḤ, HAM の訳注には Krawulsky (1984)、川口 (2011) がある。

5 Kiyānī & Kleiss (1990: 800) はイランの現存の隊商宿の分布に基づき、隊商宿の間隔は30-40 kmで隊商の一日行程に対応していたとしている。隊商交易については Fragner (1990) も詳しい。

## I. ティムール朝の駅伝制度の概要

### 1. 外国使節による記述

ティムール朝は広範な情報網を国内外に抱え（IA: 456-57）、使節の往来などに供するべく、国内の駅伝網を整備した。この駅伝網はティムール朝領内を訪れた外国使節たちの注目するところとなった。

その内でも日誌体で詳細にその行程を記したのは、カスティーリャのクラヴィホ（Clavijo）と明の陳誠である。彼等は断片的ながらティムール朝領内の駅伝網について記録を残しているため、ここで取り上げ、駅伝制度の様相を概観する。

クラヴィホ（Clavijo）はカスティーリャ王エンリケ3世（在位 1390-1406年）の使節として、1403-06年にかけてティムール（在位 1370-1405年）の許に派遣された。彼はサマルカンドでティムールに拝謁した後、ティムール没後の混乱の中帰国した<sup>6</sup>。川口（2013: 19; 2014: 145-46）が既に指摘する如く、クラヴィホはその使節記の中で注目すべき記述を残している。

ここ（タブリーズ）から先、皇帝は使者たちが行って替馬に乗って移動できるよう、馬の宿駅（puesto）を宿営地に置いている。それら（宿駅）は半日行程か一日行程の一つある。（馬は）一つの場所に100頭か50頭、はたまた別の場所には200頭いる。このように整備された街道（camino）がサマルカンド（Samaricante）の街まで続いている（ET: 109）。

このように替馬が整備されているのはこの街道（タブリーズ～サマルカンド間）だけではなく、領内全ての地について、当地の情報を知ることができる。領内のどこからでも苦もなく移動することができるのである。実に皇帝は、彼の許に来る者やその逆の者が長距離を日夜移動し、馬を2頭殺してでも50レグア（legua）移動できることを重んじる。その任務の方が重要なのである。

そして大帝はその帝国とサマルカンド（Samaricante）の地にて指示を下し、当地の大里程<sup>7</sup>が大きすぎるので以前一つであったそれを二分した。そして1小里程毎に小楼（torrejón）を置いた。チャガタイ人（chatin）やそうした人々（急使）が毎日その小里程で12、少なくとも10は移動するよう定めた。この小里程はmogales<sup>8</sup>といった。というのもその名は1小里程毎に置かれるよう命じられた小楼の名であったからである。この小里程は元来モンゴリア

---

6 クラヴィホ（1412没）は名家の出であったが、サマルカンドへの使節行以外のその人生には不明なところが多い。エンリケ王の没後引退し、マドリードに聖フランシスコ修道院を造り、自身もそこに埋葬された（Manz & Dunaway 1992: 692）。

7 ここで訳出した「大里程」「小里程」「レグア」の原語はいずれも legua である。しかし各々の指す内容が別個のものであるため、指す内容毎に便宜上訳し分けておいた。

8 この mogales の原語が何であったかは不明である。Le Strange（1928: 179）はこれを moles と写している。

(Mogalia)<sup>9</sup>という地で行われていた。使節団はこの地に来てその名の小楼を見た。実にこの小里程については各々1里程がカスティーリャ (Castilla) の2レグア (legua) と同じである (ET: 127)。

一方、ティムール没後の1413-15年、陳誠は1413年にヘラートなどの西域諸国から明にやってきた使節団を送り届けるため (明実録: 78-80)、明の永楽帝 (在位1402-24年) からシャー・ルフ (在位1405-47年) の許に派遣され、後にその見聞を『西域番国志』 (以下、『番国志』と略称する) に、その使節行の日記を『西域行程記』 (以下、『行程記』と略称する) に記した<sup>10</sup>。彼もまた『番国志』の中で注目すべき記述を行っている。

善く走る者があり、1日に200-300里を行く。その挙足は軽便で、馬を馳せるよりも疾い。しかし生まれながらにしてよく走る訳ではなく、思うに幼小よりの訓練の賜物であろう。およそ官府に緊急の事務があれば、すぐに彼等に箭を持たせて走報させ、それにより事の緊急切迫の程を示す。彼等は常に腰に小鈴を掛け、手に骨朶を持っている。彼等の進む速さはまるで飛んでいくかのようなのである (番国志: 541; 周1991: 69-70)。

道傍に土屋が多く築いてあり、その名を朗兒哥<sup>11</sup>という。行き交う人はここに留まり休憩し、寒暑風雨を免れる。20里を1木頭として、1木頭毎に土屋を1つ設けている。その名を臘巴兒<sup>12</sup>という。内部には飲み物食べ物を備え、往來の飢えや渴きに苦しむ者に配給している (番国志: 545; 周1991: 71)。

## 2. 里程についての検討

前節にて引用したクラヴィホと陳誠の記述をティムール朝期の里程と駅伝制度に注目して検討すると、前者ではmogales、後者では木頭という単位が紹介され、各々1里程毎に前者では小楼 (mogales/torrejón) が、後者では臘巴兒が設置されていたことが述べられている。

この際各々の里程はどれほどの距離を指していたのであろうか。クラヴィホのいう1mogalesは2レグアである (ET: 127)。レグア<sup>13</sup>は概ね5.5kmに相当したという (Doursther 1840: 210; Chardon

9 クラヴィホはテルメズに到着した際に「この川 (アム川) より先はサマルカンド帝国領で、このサマルカンド帝国領はモンゴリアという。その言語はモンゴリア語である」 (ET: 143) と述べており、ここでのモンゴリアの語はモンゴル高原ではなくアム川以北のマーワラーアンナフルを指すものと思われる。

10 陳誠 (1365-1457) は江西の吉水の出身。洪武年間に進士となり、サリグ・ウイグル、タタール、安南へ使節として派遣された。西域奉使当時は吏部員外郎で、同行した李達は中官であった (明実録: 82; Didier 2012: 149-216)。当該遣使及び当時の明とティムール朝の外交関係について論じた先行研究にはKauz (2005)、Didier (2012) がある。

11 周 (1991: 71) はこれを朗兒哥と修正している。langar「宿泊所」の音訳か。

12 ribāt「宿駅」の音訳か。

13 カスティーリャのレグアにはlegua legal (=約4.2km) とlegua común (=約5.5km) の二種があった。前者

1980: 295; 近松 1980: 217) から, 1 mogales は約 11 km に相当したことになる。

一方, 陳誠のいう 1 木頭は 20 里に相当したとされている (番国志: 545)。1 里は明代には 560 m に相当したとされる (礪波他 2006: 359) ことから, 1 木頭は 11,200 m, 即ち 11.2 km に相当する。このように, mogales と木頭はいずれも極めて近い値を示し, 同一の尺度を示した可能性が高い。この距離はイスラーム世界の尺度でいうと大凡 2 ファルサフ (=12 km) に相当する。

このように凡そ 11-12 km 毎に置かれていた施設は各々何を指していたのであろうか。この問いについて, ティムール朝滅亡後にバーブルが興味深い記述を残している<sup>14</sup>。バーブルはウズベクのシャイバーニー・ハンとの戦いに敗れ, インド亜大陸に転じ, カーブル~アグラ間で駅を設置している。

ラビー・アルアッワル月の 4 日, 木曜日<sup>15</sup>, 以下の如く定めた。即ちアグラ (Āgrah) からカーブル (Kābul) へチクマク・ベク (Čīqmāq Bīg) がシャーヒー・タムガチ (Šāhī Tamgāčī) を書記として測量する。9 クロフ (kurūh) 毎に上の四面が開かれた小部屋のある塔 (minār) を建て, その塔の高さは 12 カル (qār) である。18 クロフ毎に 6 頭の駅馬 (yām atī) を置く。駅員 (yāmčī) と馬丁 (sāyis) への糧食と馬の飼料を定める。以下の如く命じた。この駅馬を置いている場所がもしある王領に近ければ, この前述の必要の品々をそこから調達せよ。そうでなく, 誰かベクの領地の中にあれば, 彼に責任を委ねよ。この日チクマクとシャーヒーはアグラから出発した。余はこれらのクロフ<sup>16</sup>をミール (mīl) に合う (muvāfiq) よう定めた (BN: 562; 間野 1987: 558-59)。

クロフとミールが同じ数値に定められたということは, バーブルはアグラ~カーブル間に 18 クロフ即ち 6 ファルサフ毎に駅を, その半分の 9 クロフ即ち 3 ファルサフ毎に塔 (minār)<sup>17</sup> を設

---

は土地区画の譲渡などの法的文脈で用いられ, 後者はより古く一般的な単位で旅行の際の移動距離を測るとき等に用いられた (Chardon 1980: 295)。クラヴィホはレグアを特に法的文脈で用いている訳ではないので, ET に見えるレグアは *legua común* であると考えるのが妥当であろう。

14 この記述自体はムガル朝初期の出来事を指している。しかし, バーブル自身はティムール朝の王子に生まれ, シャイバーニー朝に追われてインド亜大陸に転じた後も, その後継者共々自らをティムール朝の系譜上に位置付けていた (真下 2000: 734-36) ため, 当該記述がティムール朝自体の駅伝制の記述ではないにしても, 当該制度の在り方を反映しており, その理解の参考になるものと思われる。

15 1528 年 12 月 16 日。以下西暦に換算する際はユリウス暦を用いる。

16 バーブルが後述する如く, クロフはミールと同値で, ヒンドウスターンにおける別称であった (BN: 562; Houtum-Schindler 1888: 587)。

17 BN の当該箇所では minār の語はモスク付属の「ミナレット」としてではなく, 交易路沿いの一里塚としての塔として用いられているが, 「ミナレット」の起源を考えるとこの用法は妥当である。そもそもミナレット (minār) は, 海岸部では灯台, 内陸部では交易路沿いに旅人のために建てられた物見台や烽火台に求め得るとの説もあり (杉村 2002: 471-72), 実際にミナレットを 'alam 「道標」, mīl 「一里塚」, 'asās 「見張り台」と言い換えていた事例も見られる (Freeman-Grenville 1991: 363)。

置したことになる。

バーブルの設置したティムール朝滅亡直後の駅と塔の記述は距離の規模こそ違うものの、概ねクラヴィホによる記述に一致する。ET においては約 2 ファルサフの間隔で小楼 (mogales) が、BN においては 3 ファルサフの間隔で塔 (minār) が設置された。駅の間隔はそれより長く、ET において半日行程から一日行程、BN において塔の設置間隔の倍の 6 ファルサフ毎に設置されていた。

また、クラヴィホは小楼 (mogales) による里程が元来の「大里程」を二分して制定されたものであることを伝えている (ET: 127)。即ち元来の「大里程」は小楼による里程 (mogales) の倍の 4 ファルサフであったことになる。この倍率は即ち BN に見える塔と駅の間隔の倍率と同様である。

故に、クラヴィホのいう「大里程」は元来、駅間距離を指し、4 ファルサフに相当したものと考えられる。この間隔はガザン・ハンが定めたフレグ・ウルス (イル・ハーン朝) 期の駅間距離と同じである (TW: 386)<sup>18</sup>。

実際にティムール朝期には行程を駅や宿駅 (manzil) で数える事例が存在している<sup>19</sup>。ZNY でもモグール・ウルスの地理について叙述する際、

ホタン (Hutan) からハンバリグ (Hānbālig) までは水場と耕地の道で、161 の宿駅 (manzil) がある。そこからカラホージャ (Qarā Hwājah) までは 35 の宿駅があり、カラホージャから嘉峪関 (Titqā'ūl) へは 31 の宿駅がある。…中略…ホタンからカシュガル (Kāšgar) へは 15 日行程 (rūz) で、カシュガルからサマルカンド (Samarqand) へは 25 の宿駅がある (ZNY: II, 219-20)。

と、宿駅 (manzil) や日数 (rūz) の語を用いてその距離を表しており、「大里程」が駅間距離に基づいていたという上述の考察を裏付ける。

以上より、クラヴィホの小里程 (mogales) とバーブルの塔 (minār) の設置間隔比は対応し、クラヴィホの記述する大里程は駅間距離を示して 4 ファルサフに相当し、mogales は 2 ファルサフに相当していたと考えられる。

一方、『番国志』に見える「臘巴兒」(ribāt) の記述は ET、BN の記述に対し一見性格が異なるように思われる。「臘巴兒」間の距離が他二者同様はほぼ 2 ファルサフに相当するものの、その機能は飲食を往来の人間に提供することであったという (番国志: 545)。臘巴兒の形状については「土屋」としか記されておらず、明瞭さに欠ける。陳誠は「土屋」を各々、「黙息兒」(masjid)<sup>20</sup>、「黙得兒塞」

18 ガザン・ハンが定めた駅間距離については 4 ファルサフであったとする説と共に、3 ファルサフであったとする説もある (Spuler 1985: 425; Silverstein 2007: 159)。

19 既にフレグ・ウルス期にもこの傾向は見られたようで、都市間の距離を測る際、「Rūm, Gurjīstān, Arrān, Mūgān, Šīrvān」の諸国ではファルサフ自体が用いられず、宿駅 (manzil) と時が用いられた (NQ: 164) とされている。

20 「若人烟輻輳之處，一所築大土屋，名黙息兒。凡禮拜之時，聚土屋下，列成班行，其中一人高叫數聲，衆人隨班跪拜」(番国志: 539; 周 1991: 68)



(madrasa)<sup>21</sup>、「回回拜天之處」(rašad)<sup>22</sup>を指すときに用いており、その示す所は「土でできた建物」以上のものではなかった。

他二者の記述を見ると、クラヴィホはmogalesを小楼(torrejón)と表現し、パーブルも塔(minār)には「上の四面が開かれた小部屋がある」(BN: 562)としている。「臘巴兒」が「土でできた建物」とすると、ETやBNで「小楼(mogales)」や「塔(minār)」と表現されていたものと同一のものを示していたと想定される。それ故、このmogalesもしくは「臘巴兒」と記述される塔は交易路の一里塚や見張り塔として機能し、駅舎のような馬の供給能力こそ欠くものの、その場に一定の人員が駐留し、往来の者に食糧や飲料を供給していたものと思われる<sup>23</sup>。

## II. 駅舎の設置状況

前章ではティムール朝の駅舎網と一日行程の制度面の記述に検討を加えた。一方、その実際の設置状況はどのようになっていたのであろうか。次節からは陳誠とクラヴィホの旅程を検討し、実際にティムール朝領内の駅舎がどれほどの間隔で設置されていたのかを検討する<sup>24</sup>。

### 1. 陳誠の道程

ティムール朝を訪れた諸使節の記録の中にあつて、陳誠の『行程記』は日誌体でありかつ一日の移動距離が記されている点で特異である。陳誠は永楽12年1月13日<sup>25</sup>に肅州を出発し、6月26日<sup>26</sup>に養夷(ヤンギ)にてティムール朝領内に入り、塞藍(サイラーム)、達失干(タシュケント)、撒馬兒罕(サマルカンド)、渴石(ケシュ)、迭里米(テルメズ)、八刺黑(バルフ)、俺都匯(アン

21 「都城中有大土屋一所，名默得兒塞。四面房廊寬廣，天井中設一銅器，制如大鍋，周圍四丈，上刻文字如鼎狀。前後左右房室尤偉麗，多貯遊學生徒及通諸色經義者，若中國之太學然」(番国志：546；周1991：72)

22 「城東北隅有土屋一所，為回回拜天之處。規制甚精，柱皆青石，雕鏤尤工，四面迴廊寬敞，中堂設講經之所」(番国志：554；周1991：81-82)。この行はサマルカンドについての説明であるため、その指すところはウルグ・ベクの天文台であろう。

23 同時代の類例として、ティムール朝から明に遣使されたナッカーシュはその使節記GN中で、嘉峪関以東の明の領内ではqargūという狼煙台が一定間隔で急通鋪(kīdfū)と併設して置かれていたことを記している。GNによるとqargūには交代制で駐在員を置いていたという(GN: 389r-v; ZT: 829)。この際qargūはhānahと表現されるのみで、「臘巴兒」が「土屋」と表現されている事例とも類似する。qargūはDLTにはqargūīと見え、「狼煙台付きの見張塔」の意と説明されている(DLT: 551; CLAUSON 1972: 653)。なお、GNの校訂テキスト、訳注については、Quatremere (1843)、Maitra (1970)があり、前者はMSに、後者はZTに基づいたものである。ナッカーシュについてはSoucek (2001)に詳しい。

24 ここで再び各距離単位について整理すると、1フェルサフ=約6,000 m、1里=560 m、1レグア=約5,500 mとなる。

25 1414年2月3日。

26 1414年7月12日。



ドゥホイ) を歴訪し、9月14日<sup>27</sup>に哈烈(ヘラート)に至っている。

陳誠の道程を移動日に限って辿り、一日おきにその移動距離とともに紹介すると、以下の如くである。

道程 1: 単位は明里 (=560 m)、野営は△で示す<sup>28</sup> (行程記: 509-22)

養夷<sup>29</sup>—150—△—100—回回阿兒哥—150—△—70—哈卜速—50—塞藍<sup>30</sup>—100—月都孤兒巴—150—△—40—達失干<sup>31</sup>—100—渴牙兒—70—大站<sup>32</sup>—300—底咱<sup>33</sup>—90—米咱兒—70—多礪—70—石刺思<sup>34</sup>—70—哈刺卜蘭—40—撒馬兒罕<sup>35</sup>—30—米昔兒<sup>36</sup>—30—塔達哈刺赤<sup>37</sup>—70—△—60—沙李三<sup>38</sup>—10—渴石<sup>39</sup>—50—脱里把刺鎮—60—火進滿刺—70—大亦迭里—100—白阿兒把—70—△—100—屑必藍<sup>40</sup>—60—鸚哥兒<sup>41</sup>—60—阿必阿母<sup>42</sup>—50—迭里迷<sup>43</sup>— -- —...—150—斜吉兒<sup>44</sup>—60—八刺黑<sup>45</sup>—100—渴石—50—孝里哈荅—100—奧禿—60—都克<sup>46</sup>— -- —...—100—俺都淮<sup>47</sup>—100—奧赤下兒—90—哈令卜板—90—巴里

27 1414年9月17日。

28 『行程記』に見える地名の比定には少なからず問題が残る。以下、比定できるもののみ注記を加える。またこの際史料中での地名の欠落は--, 里程の欠落は…で示す。

29 Yangī (周 1991: 100-02; Le Strange 1905: 486; Didier 2012: 298)。

30 Sayrām (周 1991: 93-95; Le Strange 1905: 484; Didier 2012: 299)。

31 Tāškant (周 1991: 96; Le Strange 1905: 480-82; Didier 2012: 301)。

32 火站であるなら、Hujand川に比定されよう。その場合渡河地点はČināzであろう(周 1991: 60; Le Strange 1905: 482-83; Didier 2012: 302)。

33 Dizaq。サマルカンドのテュメンの一つ (HAM: 170a; 周 1991: 60; Le Strange 1905: 475; Didier 2012: 302)。

34 Šīrāz。サマルカンドのテュメンの一つ (HAM: 170a)。

35 Samarqand (本田 1991: 531; Le Strange 1905: 463-65)。

36 Miṣr (川口 2013: 37)。

37 Taḥt-i-Qarāčah (川口 2014: 157; Didier 2012: 304)。

38 Šahr-i-Sabz (HAM: 171a; Le Strange 1905: 469; 川口 2014: 158; Didier 2012: 304-05)。

39 Kāš (HAM: 171a-72b; 周 1991: 98-100; Le Strange 1905: 469; 川口 2014: 150-51; Didier 2012: 305)。

40 Šīrābād (周 1991: 61; Didier 2012: 307)。

41 Angor (周 1991: 61; Didier 2012: 307)。

42 Āb-i-Amū (周 1991: 61)。

43 Tirmiḍ (HAM: 172a; 周 1991: 90-91; Le Strange 1905: 440-41; Didier 2012: 307)。

44 Siyāhgird (Adamec 1979: 545-46; 周 1991: 61; Didier 2012: 308)。NQのSiyāhkūhか。

45 Balḥ (周 1991: 86-90; Adamec 1979: 98-112; Didier 2012: 308)。

46 Ḥwājah Dūkūh (Adamec 1979: 338-39; 周 1991: 62; Didier 2012: 309)。

47 Andhūr (Adamec 1979: 69-71; 周 1991: 85-86; Didier 2012: 309)。

暗—90—買母納<sup>48</sup>—60—丫里馬力<sup>49</sup>—60—納隣<sup>50</sup>—40—海嬰兒<sup>51</sup>—100—車扯秃<sup>52</sup>—70—跛看—70—馬刺奧—50—骨里巴暗—10—馬刺綽—200（2日間）—色忒兒革<sup>53</sup>—80—吐端<sup>54</sup>—130—扎刺等吉—120—脱忽思臘巴兒—30—哈烈<sup>55</sup>

以上、陳誠のヤングキからヘラートまで半年に及ぶ行程の中で実際の移動日数は57日であり、その総移動距離は4,450里（2,492 km）であった。その内一日あたりの最短移動距離は10里（5.6 km）、最長移動距離は300里（168 km）、平均すると78.07里（43.72 km）であり、約7.29フェルサフに相当する。

## 2. クラヴィホの道程

クラヴィホは1403年5月22日にカディスを出発し、エルズインジャン（Arzinga）近郊のアランゴガサ（Alangogaça）でティムール朝領内に入り、タブリーズから駅通路伝いに進んで、翌年9月8日にサマルカンド（Samaricante）に到達している。彼は一日おきの移動距離こそ記さなかったものの、その使節行について詳細な日誌を残している。

クラヴィホの道程を、駅通路伝いに進んだタブリーズ以降、移動日に限って辿り、一日毎にその移動距離とともに紹介すると、以下の如くである。

道程2：野営は△で示す<sup>56</sup>（ET: 106-156）

Tauris<sup>57</sup>—Caydauan<sup>58</sup>—△—Cuerlar—Mima<sup>59</sup>—隊商宿—Sanga<sup>60</sup>—Soldania<sup>61</sup>—Caengala<sup>62</sup>—

---

48 Maymanah. 現 Faryāb 州の州都（Adamec 1979: 397-405; 周 1991: 62; Didier 2012: 310）。

49 Almār か（Didier 2012: 310; Adamec 1979: 59-60）。

50 Nārīn か（Didier 2012: 310; Adamec 1979: 428）。

51 Achec か（Didier 2012: 311）。

52 Chīchāktū か（Didier 2012: 311; Adamec 1979: 163）。

53 Sastaka か（Didier 2012: 313）。

54 Turan か（Didier 2012: 313; Adamec 1975: 426）。

55 Harāt（Adamec 1975: 152-79; 周 1991: 74-81; Didier 2012: 314）。

56 ET では復路については省略が多く、どの街でどれほど休息を取ったかが判然としないため、ここでは往路のみを扱う。ET の地名の比定には一部問題が残るため、以下、比定できるもののみ注記を加える。

57 Tabrīz（Le Strange 1928: 151; NQ: 183）。

58 Sa'īdābād. なお、クラヴィホは翌日の夕方に Bujan という村にさしかかっているが、これは NQ の Ūjān に比定されている（Le Strange 1928: 155; 山田 1979: 146; NQ: 183）。

59 Miyānah. NQ の Miyānij か（Le Strange 1928: 156; NQ: 183）。

60 Zanjān（Le Strange 1928: 157; 山田 1979: 147; NQ: 183）。

61 Sulṭāniyah（Le Strange 1928: 157; NQ: 173, 182）。

62 Sā'in-Qal'ah. クラヴィホは翌日正午に Huar という村を通過しているが、これは NQ の Abhar に比定されている（Le Strange 1928: 165; 山田 1979: 153; NQ: 173）。

Çequizana—...—城—Xahuar—Teheran<sup>63</sup>—Xahriz-Rey<sup>64</sup>—△—天幕—△—△—Porescote—△—△—Damoga<sup>65</sup>—村—Bastan<sup>66</sup>—Jagosa<sup>67</sup>—△—Cabrahyn—村—Nixaor<sup>68</sup>—村—Ferrior—Haxiga<sup>69</sup>—Horaçan-Çoltan<sup>70</sup>—Buxbo<sup>71</sup>—△—△—隊商宿—天幕—天幕—△—△—Solugat-Xuraza—天幕—△—Anchoy<sup>72</sup>—天幕—街—天幕—Cox—Valque<sup>73</sup>—村—△—Cermit<sup>74</sup>—△—村—△—△—△—村—Quix<sup>75</sup>—△—Meçia<sup>76</sup>—果樹園—Samaricante

以上、クラヴィホのタブリーズからサマルカンドまで2ヶ月半に及ぶ行程の内で実際の移動日数は65日であった。その行程はフレグ・ウルス期の地理書NQや同時代の『行程記』と照合すると、タブリーズ～ニーシャープール間では概ねフレグ・ウルス期の王道を踏襲し<sup>77</sup>、ニーシャープール～バルフ間では不明な箇所が多く、アンドウホイ～サマルカンド間では陳誠の道程と一致する<sup>78</sup>と

63 Tihrān (Le Strange 1928: 166)。

64 Šahr-i-Ray (Le Strange 1928: 167; 山田 1979: 155-56; NQ: 173)。

65 Dāmġān (Le Strange 1928: 173; NQ: 173)。

66 Bištām。NQに見える Buštām か (Le Strange 1928: 174; 山田 1979: 161; NQ: 174)。

67 Jājarm (Le Strange 1928: 176; 山田 1979: 163; NQ: 174)。

68 Nīšāpūr (Le Strange 1928: 181; NQ: 174)。

69 クラヴィホ一行はこの街の次に Hojajam の街に立ち寄り、シャー・ルフからの使者と出会っている。このときヘラートは「道から顔を背け、インド (Yndia) の地に向けて右側に 30 レグアほど」(ET: 131) のところにあるとされたため、ここがニーシャープールからサマルカンド、ヘラートに向かう際の分岐点になっていたことが分かる。クラヴィホたちが以降進んだ道はNQに見えるニーシャープールからサラフス、バルフを経由してサマルカンドに向かう道 (NQ: 174-77) に、もう一方がヘラート、バルフ経由でサマルカンドに向かう道 (NQ: 176-79) に対応していた可能性が伺える。

70 Mašhad。地名は Ḥurāsān Sultān と転写され得、元来はイマーム・レザーのことを指した名前 (ET: 131; Le Strange 1928: 185)。

71 Tūs。Le Strange (1928: 186) はこれを Buelo と読み、これをトゥースに比定している。

72 Andhūī (Le Strange 1928: 195; Adamec 1979: 69-71)。

73 Balḥ (Le Strange 1928: 198; 山田 1979: 180; Adamec 1979: 98-112)。

74 Tirmīḍ (Le Strange 1928: 202)。

75 Kāš (Le Strange 1928: 206)。

76 Mišr (Le Strange 1928: 215; 川口 2013: 37)。

77 上述の比定による限り、当該区間のETに見える地名をNQと照合すると、TaurisはTabrīzに、CaydauanはSaʿīdābādに、MīmaはMiyānījに、SangaはZanjānに、SoldaniaはSultānīyahに、CaengalaはSāʿin-Qalʿahに、Xahriz-ReyはŠahr-i-Rayに、DamogaはDāmġānに、BastanはBištāmに、JagosaはJājarmに、NixaorはNīšāpūrに各々一致し、クラヴィホが辿った道、即ちティムール朝期の駅通路がフレグ・ウルス期の王道をほぼ踏襲していることが窺える。また、主要都市のみならず、SaʿīdābādやSāʿin-Qalʿahなどの小さな駅も両者に現れるため、フレグ・ウルス期の駅網そのものがティムール朝下でも踏襲されていた可能性があり、更なる検証が必要である。

78 上述の比定による限り、当該区間のETと『行程記』との両者に見える地名は、Anchoyが俺都淮に、Valque

いうものであった。このことはクラヴィホの一日行程について考える上で重要な示唆を与える。クラヴィホ自身が陳誠と対照的に毎日の移動距離を記録していなかったにも関わらず、NQや『行程記』の記述と照合することで、その平均的な移動距離を推測することができるからである。

タブリーズ～ニーシャープール間はNQによると234ファルサングで、フレグ・ウルス期末期には王都スルターニーヤを含めて44の駅<sup>79</sup>が置かれていた（NQ: 173-74, 182-83）。クラヴィホはタブリーズを1404年6月20日に出発し、7月26日にニーシャープールに到着した。この間の実際の移動日数は30日なので、その一日行程の平均は7.8ファルサング（=46.8 km）となる。

一方、アンドウホイ～サマルカンド間は『行程記』によると1,440里（=806.4 km=134.4ファルサフ）である。この間のクラヴィホの実質的な移動日数が19日であることから、その一日行程の平均は75.79里（=42.44 km=7.07ファルサフ）となる。

### 3. 使節行の移動速度と一日行程

両者の一日行程の平均は陳誠が約7.29ファルサフ（43.72 km）に対し、クラヴィホがタブリーズ～ニーシャープール間で7.8ファルサング（=46.8 km）、アンドウホイ～サマルカンド間で7.07ファルサフ（=42.44 km）と、陳誠よりも僅差で長めであった。同じ行程にしても、例えば、サマルカンド～テルメズ間を陳誠は14日、クラヴィホは11日で進み、テルメズ～アンドウホイ間を前者は9日、後者は8日で進んでいる。

陳誠の使節行における一日あたりの移動距離が一般にいう「一日行程」に比べてどれほどのものであったかについては、例えばヤンギ（Yānki-Talās）～サイラーム（Sayrām）間が4日行程、サイラーム～サマルカンド間が10日行程とされている（IA: 372）のに対し、陳誠が当該区間の移動に前者では520里を5日、後者では1,100里を11日で移動している<sup>80</sup>ことから、陳誠の一日あたりの移動距離は大凡平均的な一日行程と同じかそれより少し短いくらいになると思われる。

---

が八刺黒に、Cermitが迭里迷に、Quixが渴石、Meçiaが米昔兒に対応し、Coxを除いて全て一致する。Coxも渴石も何れも、バルフから西に1日行程の場所にあり、両者が一致する可能性もある。故にクラヴィホと陳誠の両者は当該区間にて同じ道を辿ったものと思われる。

79 フレグ・ウルスでは、スルターニーヤを起点に王道（šāhrāh）が設定され、「ĀmūyahからMişrまでの国の端から端まで4ファルサング毎に」（TW: 386）宿駅が置かれた。NQはこうした王道の道程について具体的な地名を挙げて詳述している。タブリーズ～スルターニーヤ間は46ファルサングで、10の駅が置かれ、駅間の平均距離は5.11ファルサング、最短距離は4ファルサング、最長距離は7ファルサングで、スルターニーヤ～ニーシャープール間は188ファルサングで、35の駅が置かれ、駅間の平均距離は5.53ファルサング、最短距離は3ファルサング、最長距離は8ファルサングであった。

80 この場合1日の移動距離はいずれも100里強で、全体平均の78.07里よりもやや大きい。これは偏に当初マーワラーアンナフルの平原地帯を進んでいたのに対し、アム川を渡った後アフガニスタンの山岳地帯に入り、速度が落ちたためであると思われる。実際にヤンギ～ヘラート間の行程について、アム川を境に区切るとアム川以北のマーワラーアンナフルで1日の平均移動距離が81.33里（45.54 km）になるのに対し、アム川以南のアフガニスタンでは74.44里（41.69 km）となっており、上記考察を裏付ける。

また、クラヴィホの使節行における一日あたりの移動距離についても、例えばサマルカンド〜ブハラ (Bohar/Buḥārā) 間が 8 日行程 (HAM: 170a) とされているのに対し、7 日間で到着していること (ET: 218) から、大凡平均的な一日行程かそれより少し長いくらいになると思われる。

陳誠は道中一地点で 1 日以上滞在した際は「住○日」と記している。養夷以降で陳誠が 1 日以上滞在した事例は哈卜速に 1 日、塞藍に 2 日、達失干に 2 日、大站に 1 日、底咱に 1 日、米咱兒に 2 日、撒馬兒罕に 10 日、渴石に 1 日、迭里米に 2 日、八刺黒に 2 日、俺都匯に 3 日、買母納に 3 日、車扯秃に半月、馬刺奥に 1 日、骨里巴暗に 5 日、吐端に 1 日である。この内、塞藍、撒馬兒罕は陳誠の入城に先立って案内人を送り、各々哈卜速、達失干の 40 里東の地点で彼等を出迎えている (行程記: 509-10)。クラヴィホの事例に見る如く、陳誠一行は両都市で現地の支配者の饗応に預かっていたものと思われる<sup>81</sup>。塞藍、撒馬兒罕に加え、達失干、迭里迷、八刺黒、俺都匯はいずれも『番国志』で個別に取り上げられる大規模な街である。滞在理由が特別に明記されている場合は、買母納では同行者に病人が多かったため (番国志: 519)、車扯秃に半月程滞在したのは沙哈魯 (Šah Ruḥ) がヘラートに帰還するのを待つため (番国志: 520)<sup>82</sup>であった。

ティムール朝領内に入ってから 109 日に及ぶ使節行の内、移動日は 57 日、滞在日は 52 日と凡そ半々程度の割合になる。ヤンギ以降ヘラートを除く 57 地点の内 1 日以上滞在して休息を取ったのは 16 地点である。逆に陳誠の一行はこれらの地点以外では連日移動を続けていたことになる。

一方、クラヴィホの使節団が 1 日以上同じ場所に滞在した事例は、スルターニーヤに 3 日、シャフラカーンに 2 日、テヘランに 1 日、バル山 (Montenas del Bar) に 1 日、ダームガーンに 1 日、ムルガーブ (Marga/Murḡāb) 河畔の天幕に 1 日、アンドゥホイに 1 日、ミスル近郊の果樹園に 7 日、と全 82 日の行程の内僅か 17 日に留まり (ET: 111, 117, 120, 122-23, 154)、陳誠の使節団よりもずいぶん強行軍を続けたことが窺える。

この内、スルターニーヤではミーラーン・シャー<sup>83</sup>の、テヘランではバヤーン・ベク (Bayan beque/Bayān Qawčīn)<sup>84</sup>、バル山ではスレイマン・ミールザー (Çuleman Miraza/Sulaymān Mīrzā)<sup>85</sup>の饗応

81 現地支配者が使節を送って使節団を饗応に招く例は ET に数例見られる。クラヴィホは実際にスルターニーヤ (Soltania/Sulṭāniyah) でミーラーン・シャー (Miraxan Miraza/Mīrān Šāh) の許で饗応に預かり (ET: 111)、シャー・ルフ (Xarore Miraza/Mīrzā Šāh Ruḥ) からヘラート (Heroy/Harāt) での饗応に招待されたが、後者はサマルカンドへの道を急ぐことから断っている (ET: 131)。

82 1414 年、シャー・ルフはシーラーズのイスカンダル・ミールザーに対して遠征を執り行い、一時的にヘラートを空けていた (ZT: 521-63; Barthold 1958: 87; Didier 2012: 311-12; Melville 2013: 288, 295)。シャー・ルフはこの後、一旦ヘラートに戻った後 1415 年に再びフェールスに出陣している (Grousset 1965: 538; Ashrafyan 1998: 343-44; Melville 2013: 288, 295)。

83 1366-1408。ティムールの第三子。当時はスルターニーヤに封じられていた (Barthold 1958: 32-36; 川口 2007: 93-115)。

84 カウチン部の出身。当時レイのダルガ (dārūḡah) であった (Ando 1992: 241)。

85 ドゥグラト (Dūḡlāt) 部出身で、ティムールの娘婿。1404 年にレイとフィールズクーフのハーキムに任ぜられた (Ando 1992: 106-07, 166-67, 184-88, 241; 川口 2007: 267-74)。

に預かっており、ミスル（Meçia）近郊の果樹園ではティムールの謁見許可待ちが目的であり、シャフラカーン、ダームガーン、ムルガープ河畔、アンドゥホイでは宿舎での休憩が目的であったようである。

以上、いずれの一日行程も一般に地理書にいう「一日行程」と大差ないことが判明した。この際、クラヴィホは行く先々で官馬を支給されながら進んでいたことから、この「一日行程」の数字は大量の駱駝を引き連れ、行く先々で休みも取りながら進んだ隊商の一日行程でも、馬をつぶさんばかりに急いだ急使の一日行程でもなく、通常の使節が馬を次々に替えて休みなく進んだ場合のものと同じと見ることができる。また、こうした一日行程は、大凡クラヴィホの「大里程」に相当して4ファルサフ（24 km）を基準に定められた駅間距離の等倍～倍の値で前後したことが分かる。このことは宿駅が「半日行程か一日行程の一つある」（ET: 109）との記述に対応している。即ち、一日行程の距離が定まっているのではなく、駅間距離が4ファルサフを基準に定められている<sup>86</sup>のに対し、地形の制約や水の有無に応じて一日行程が前後するが故に、平地では駅間二分、砂漠や山岳地では駅間一つ分と前後したものと結論づけることができる<sup>87</sup>。

### Ⅲ. ティムール朝の使節に対する支援体制

前章ではティムール朝期における使節の記録に基づき、その一日行程がどの程度のものであったかについて検討した。その際、ティムール朝における駅間距離及び一日行程の距離が求められるとともに、同領内を往復する使節団は道中同じ地点に1日以上滞在する例が僅かであることも判明した。そこで本章では、このような使節団がいかんにして道中必要な支援を受けていたかについて検討する。

#### 1. ティムール朝期の通行証

ティムール朝に先立つモンゴル帝国下では、公の使節は牌子（pāyzah）を携帯し、王朝の駅

---

86 とはいえ実際には地形や水の有無に制約されてその距離が前後し、フレグ・ウルス期のNQの事例に見えるようにまちまちの間隔になっていたものと思われる。特に駅間の設置に当たって水の有無が重要であったことはそこで飲料が提供されたことから伺える（番国志：545）。クラヴィホもこの事実を指摘しており、例えばビスターム（Bastan/Bistām）～ジャージャルム（Jagosa/Jājarm）間について以下のように記している。曰く、「翌日月曜日、沿道にある大きな館（palacios）で休んだ。この館は人々がそこに立ち寄るべく造られている。ここでは2日行程にわたって水場は一つもない。この館（casa）にある水は1日行程を運河（caños）で当地までもたらされている」（ET: 125）という。

87 やや後世のものになるが、16世紀中葉の旅行記HMは「毎日数ファルサング（farsenc）進む。1日の行程は8ファルサング（48km）であるが、その砂漠や山地では半分も進まないで、砂漠での行程は通常の行程の半分となる」（HM: 16r）としている。著者のハッジ・ムハンマド（Chaggi Memet/Hajji Muhammad）はイランのギーラーンの商人で、1551-53年にかけて（D'Avezac 1865: 60）、明の肅州で大黄を買い付け、ヴェネツィアまで旅した。この旅行記の翻訳と紹介にはYule（1913）がある。



から必要な支援を受けていた (JG: I, 76; Morgan 1998; Silverstein 2007: 150-52)。ティムール朝も同様に使節や高官の巡礼などには通行証 (nīšān-i-rāh) を発給して道中の保護を命じていた (Roemer 1952: 179-80; 杉山 2012: 68)。こうした通行証の内、実際にティムール朝から異国の使節に発給された事例としては、フサイン・バイカラ (Ḥusayn Bāyqarā) <sup>88</sup> からオスマン朝の使節に発給された文書 MM が知られる <sup>89</sup>。

当該文書の内容は以下の如くであった。

アッラーは自足者 (al-Ġānī) であらせられる <sup>90</sup>。アブルガーズィー・スルターン・フサイン・バハドゥル (Abū al-Ġāzī Sulṭān Ḥusayn Bahādur) は宣った。

国のハーキム (ḥākīm) やダルガ (dārūgah), 諸道の衛兵たちは知るべし。パフラヴァーン・ムハンマド (Pahlawān Muḥammad) は高貴の風格持てる者, 聖法法廷の庇護者たる陸下一神が秩序の影をそこに落とされますように — の許, ルーム (Rūm) の方より, 客人としてホラーサーン (Ḥurāsān) へ参上した。彼は 4 人と共に帰還する。彼は 4 人のゴラーム (ḡulām) と 2 頭の馬, 1 頭の駱駝を伴っている。彼を妨害したり邪魔したりしてはならない。駅宿駅では彼を危機から救い, 平和の内に置かねばならない。これに違反する事なかれ。

(本文書は) 879 年ズー・アルカーダ月 <sup>91</sup> に書かれた。

印: アブルガーズィー・スルターン・フサイン・バハドゥル

本文書確認済み

本文書では使節の構成が記された後に当該使節に対する保障内容が簡潔に記されている。その内容は使節行を妨げず, 駅宿では当該使節に対する支援を与えるようにという, 簡潔かつやや抽象的なものである。

ŠN はティムール朝期に他の目的のため発給された通行証を 5 通収録している (Roemer 1952: 98-104, 179-82)。その内訳は親族訪問のためのものが 1 通 (ŠN: 48b), メッカ巡礼のためのものが 4 通 (ŠN: 12a, 13a, 14a, 26b) である。

これらの文書の文末には受入側規定 (sabīl) が定められており, MM に記されていた内容に加え, 通行証を保持する使節は荷駄獣を取り上げられず, それどころか他人から取り上げて良いこと, ザカートを徴収されないこと, の二点が明記されている (Roemer 1952: 180-81)。

88 在位 1469-70, 1470-1506 年。ティムールの次子ウマル・シャイフ (ʿUmar Šayḥ) の曾孫にあたる。ティムール朝君主の内ホラーサーンを安定支配した最後の王である (Roemer 2004: 508-09)。

89 当該文書については Mokri (1975) が現文書のファクシミリを紹介しつつ検討している。同研究は文書を発給されたオスマン朝の使節の目的について, イラン高原で勃興しつつあったアクコユル朝に対する同盟を呼びかけたものであったとしている。

90 アッラーの美名の一つ。

91 1475 年 3 月 9 日～4 月 8 日。

## 2. 通行証の発給

このような旅券の発給例はETにも見られる。帰国直前にティムールの容態が悪化し、クラヴィホが帰国許可と国書への返事を待っている際、

そしてあるチャガタイ人 (chacaty) が来て言った。皇帝のミールザー (miraza) たちが命じて曰く、翌日明け方にはバビロニア (Babilonia)<sup>92</sup> のスルターンの使節、トルコ (Turquia)<sup>93</sup> の使節、カラオスマン・オグラン (Caraotoman VgJan/Qarā-Uṭmān Uglān)<sup>94</sup> と共に出発できるよう準備せよと。カラオスマン・オグランがタブリーズまでの道で同行し、食糧とその他必要なもの、馬をタブリーズまで全行程での街や集落で手配する。タブリーズで我等を皇帝の孫ウマル・ミールザー (Homar Miraxa/Umar Mīrzā)<sup>95</sup> に引き渡し、各々の祖国に送る、とのことであった。…中略…

その日<sup>96</sup>の月曜日、事態はそのままであった。11月18日の火曜日になって、かのミールザーたちは我等に4通の勅書 (aluala)<sup>97</sup> を、以前やって来たかのチャガタイ人に持たせて寄越した。それはこれから到着する各々の街に各々、(発給対象者へ) 馬を与えるよう命じていた (ET: 204-05)。

以上より、ティムール朝はクラヴィホ及びマムルーク朝やトルコからの使節団に対し、勅書を発給し、案内人をつけてタブリーズまで、タブリーズからはウマル・ミールザーの責任で、各使節団の道中を保護するよう命じていたことが分かる。

ETは勅書の内容について「これから到着する各々の街に各々馬を与えるよう命じていた」と簡潔にまとめるのみであるが、ŠNの通行証で発給対象者に荷駄獣を提供するように規定していた事

---

92 ここではマムルーク朝下のエジプトを指す。当時カイロが西欧からバビロンの名で知られていたことから、エジプトを指してバビロニアの名が用いられることがあった (Becker 1986: 844-45)。カイロを指してアルカイラ (Alcayra/al-Qāhira) と記されることもあった。当時のスルターンはティムールの七年戦役にてシリアで干戈を交えたファラジュ (Faraj: 在位 1399-1412) であった (Wansbrough 1993: 781-82)。この使節団は7月10日にバル山の手前でクラヴィホたちに合流して以来、再びタブリーズに戻るまでその行程を共にしている (ET: 119)。

93 1402年のアンゴラの戦いでバヤズィトが囚われて以降、ティムールはアナトリアにベイリクを再興し、オスマン朝も内紛状態にあった (Somel 2003: 312-13) ため、ここでいう Turquia がその内のどれを指すかは俄には不明である。

94 Le Strange (1928: 283) はこれを Carvo Tumán Ughlān と読み、山田 (1979: 250) もこれに従って「カルボ・トゥマン・オグラン」と読んでいる。

95 1407年没。ティムールの第三子ミールーン・シャーの次子。当時「フレグ・ハンの玉座」即ちタブリーズを首邑とするイーラーン・ザミーンに封ぜられていた (Barthold 1958: 35-36, 69-70; 川口 2007: 280-82)。

96 1404年11月3日。

97 この勅書について Le Strange (1928: 284) は “written passports and orders of the government” とし、山田 (1979: 251-52) は「旅券と政府の指令書」と訳している。

例と一致することから、この際に各使節団の道中保護を命じた通行証を発給していたことは明らかである。

これに対し、異国の使節がティムール朝領内に入ってくる際、通行証はどのように発給されていたのであろうか<sup>98</sup>。クラヴィホが帰国の際、タブリーズまでカラオスマン・オグランの案内を受けていたことについては既に触れた。これと同様に、往路においてかの使節団はアンゴラの戦いの後にカスティーリャに派遣されたティムールの使節ムハンマド・アルハッジ (Mahomad Alcagi/Muhammad al-Hajji)<sup>99</sup> を伴ってカスティーリャを出発し、三度案内人を派遣され、道中の支援を受けている。

以上より、ティムール朝下で他国からの使節団に発給された通行証については以下の点が判明する。即ち、第一に通行証は発給されると案内人の手で使節団に交付され、道中における必要な手続きはこの案内人が代行したこと。第二に外国から答礼使節団を受け入れる際は、既にその対象国に派遣されていた自国の使節が自前の通行証で以て案内人の役目を代行すること。第三にこのような使節団がティムール朝領内に入ると新規の案内人が派遣され、使節団受入の任務を果たすことである。

### 3. 通行証の発給権限

通行証の発給権限については、王子のシャー・ルフが一行をヘラートに招聘しようとして案内人を送ってきたこと (ET: 131)、クラヴィホの帰路においてタブリーズ到着後はウマル・ミールザーが彼等を祖国に送り返す手筈になっていたこと (ET: 204) などから察するに、少なくともティムール朝下の王族はその権限を有していたと考えられる。

実際に 1419-22 年にかけてシャー・ルフがシャーディー・ホジャ (Šādī Ḥwājah) とキョクチェ (Kükčah) を代表とする遣明使節団<sup>100</sup> を派遣した際、その使節団にはバイスングル (Bāysungur)<sup>101</sup>

98 これについて、ムガル朝期の事例ながら、パーブルが興味深い記述を残しているので参考まで引用する。「その月の 18 日 (1529 年 3 月 27 日)、月曜日の夜、余はユルトからターヒル (Tāhir) をアグラ (Āgrah) に派遣した。カーブル (Kābul) から来つつある者たちへの旅行手当 (qūnālāgh) として与える現金の支払命令書 (barāt) を持っていった」(BN: 583; 間野 1987: 581)。この記述から、パーブルが自身の許にくる旅人に対し、部下に旅行手当の支払命令書を持たせて派遣していたことが明らかになる。文書の発給権限はカーブルにいるパーブルの部下ではなく、パーブル自身にあったことは注目に値する。ここに現れる qūnālāgh と barāt については間野 (1987: 581) 及び本田 (1991: 279-81) を参照のこと。

99 ティムールの使節ムハンマド・アルハッジがカスティーリャに到着した後、彼を送還し、ティムール朝との友好関係を樹立すべく、カスティーリャ王エンリケ 3 世はクラヴィホを派遣した (ET: 4-5)。

100 この際のティムール朝からの使節団の構成員の比定と各々の経歴については小野 (2010: 294-96) が詳細に検討しているので、そちらを参照のこと。

101 生没 1397-1433 年。ティムールの末子シャー・ルフの子。1414 年にシャー・ルフがイスカンダル・ミールザー討伐に出かけて都を空けたときなど、ヘラートの行政権を委ねられることもあった (Huart 1986: 1139; Roemer 1989: 6-7)。

の使節としてスルターン・アフマド (Sultān Aḥmad) とギヤース・アッディーン・ナッカーシュ (Giyāt al-Dīn Naqqāš) がヘラートから同行した (GN: 383v; ZT: 817)。当該使節団がサマルカンドに到着した時点で、

彼等の到着の2ヶ月前に偉大なるアミールザーデ・ウルグ・ベク・キュレゲン (Amīrzādah Ulūg Bīg Kūrgān)<sup>102</sup> は自身の使節スルターン・シャー (Sultān Šāh) とムハンマド・バフシ (Muḥammad Baḥšī) を、進みつつあるヒタイ人の集団と共に既に派遣していた。アミールザーデ・ソユールガトミーシュ (Amīrzādah Suyūrgatmīš)<sup>103</sup> — 神がその墓所を照らし給いますよ — のオルグダーク (Urgūdāq) という名の使節も到着した。アミール・シャーマリク (Amīr Šāhmalik)<sup>104</sup> の使節としてアルダヴァーン (Ardawān) という者が、更にバダフシャー王 (šāh-i Badaḥšān) のホージャ・タージ・アッディーン (Ḥwājah Tāj al-Dīn) という名の使節が加わった (GN: 384r; ZT: 819; 小野 2010: 299)。

とあるように、王族や有力アミールまでが各々使節をシャー・ルフの使節団に同行させたり、またはそれとは別個に出発させたりして明に派遣していた。ナッカーシュたちが明での使節行を終え、肅州に到着したときには、入れ違いにイスファハーンのアミールザーデ・ロスタム (Amīrzādah Rustam)<sup>105</sup> とシーラーズのイブラーヒム (Ibrāhīm Sultān Bahādur)<sup>106</sup> によって当該使節団とは別個に派遣された使節団が明に入っている (GN: 411v; ZT: 863)。

このように、ティムール朝はその分権的性格故に各王族が各々ある程度独立した宮廷を持ち (間野 1969: 301; 小野 2010: 296)、通行証の発給権限についても同様に各宮廷の首長の裁量に委ねられていたことが分かる。この遣明使節団にアミール・シャーマリクの使節も参加していることから、この権限は一部の有力アミールの宮廷の裁量にも委ねられていた可能性も窺われる。

以上の事実より、陳誠がシャー・ルフの許に派遣された際には、先んじて明に送られていたヘラートやアンドゥホイからの使節を伴って進んで道中の保障を受け、サイラームやサマルカンドから使節の出迎えを受けた際、少なくとも当該領域において旅券を受けていた可能性があるものと思われる (行程記: 509-10)。また、陳誠は道中の車扯禿で半月滞在した理由について、シャー・ル

102 生没 1397-1449 年。ティムールの末子シャー・ルフの子。1409 年にサマルカンドに移され、マールワラーア  
ンナフルを支配する (Barthold 1958: 46-48, 76-112; Manz 2000: 812-14)。

103 1426 年没。1418 年にシャー・ルフからカーブル、ガズニー、ヒンド、スインドを与えられた (MF: III,  
1087; 小野 2010: 295)。

104 1426 年没。ベルグト (Bilgut) 部出身。ティムールの側近 (privado) としてクラヴィホ来訪時もこれに対  
応した (ET: 158)。1413 年以降ホーラズムのアミールとなり、当地を治めていた (Ando 1992: 242; Barthold  
1958: 86-88; 川口 2007: 239-301)。

105 1424 年没。ティムールの次子ウマル・シャイフの子。当時イスファハーンに封ぜられていた (Ando 1992:  
154-55; 川口 2007: 135)。

106 生没 1394-1435 年。ティムールの末子シャー・ルフの子。1414 年からファールスの統治を任ぜられてシーラー  
ズに移った (Savory 1986: 989)。

フがヘラートに戻るのを待ったためとしている（行程記：520）が、これは即ちヘラート領内に入るのをシャー・ルフが許可し、通行証を発給してくれるのを待っていたものとも考えられる。

#### 4. 使節への援助

前節で検討した如く、ティムール朝は異国からやってきた使節団に対し、案内人<sup>107</sup>に通行証を持たせて出迎えさせ、必要な支援を与えていた。このような案内人はシカーウール (xagaul/šiqā'ūl) と称され (ET: 226)、ET では復路クラヴィホに同行したカラオスマン・オグラン、往路カステーリヤからサマルカンドまで同行したムハンマド・アルハッジに加え、更にピスタームで合流したエナンコラ (Enancora)、ニューシャープールで合流したメルアリオルガ (Mely Aliorga)、テジェンド川渓谷にて合流したミラボザル (Mirabocar) の3例が確認される (ET: 4-5, 126, 129-30, 132-33)。

クラヴィホの往路に同行した以上4人のシカーウールについての記述を検討するに、クラヴィホたちの使節団に共通して与えられていたのは宿舎、食糧、金襴の礼服、馬、その他必要なものの5点である。またエルズインジャン滞在時には滞在費として現金が支給された事例も報告されている (ET: 84)。

宿泊については都市や集落、チャガタイ人の天幕、宿駅、野営の種別があった。ETにおけるタブリーズ～サマルカンドの往路の道程での宿泊については都市や集落が38例、チャガタイ人の天幕が5例、隊商宿が2例、果樹園が1例、野営が18例記録されている<sup>108</sup>。チャガタイ人の天幕についても使節団には「村や集落」におけるものと同等のものが支給されており (ET: 103)、ほぼ他の宿駅と大差なく用いられていたことが分かる。宿泊事例の多少から考えるに、ティムール朝期の駅舎網においては、まず既存の都市や集落が用いられ、それがいないところでは隊商宿かそこに居合わせたチャガタイ人の天幕を用い、何れも叶わない場合は野営する、という方式が採られていたことが想定される。

食糧については、着いた場所毎に使節及び馬の食糧が支給され、その量も「必要分の3倍」とされた (ET: 133) ことから、いずれの使節も途中の集落で食糧の買い込みを行う必要はなかったようである。

礼服については、歓迎の宴席が設けられた後に使節団に与えられており、ティムールの指示で使節が立ち寄る街や村は金襴の礼服か馬のいずれかを提供することが定められていた (ET: 129)。当該使節団の衣服購入や洗濯の要を免じていたことが分かる。

馬については基本的に宿駅や官厩で官馬 (cauallos del señor) が支給されたが、道中の集落で供給される例もあった。駅馬が駅舎毎に配置されているとされるタブリーズ～サマルカンド間では、

107 Doerfer (1963: 355-57) は ET に見える xagaul を šiqā'ūl に比定し、「客人随行員」の訳語を当てている。SL では šiqā'ūl の見出し語に対し、ペルシア語訳として mihmāndār が当てられている。BN でも一部人名にこの名前が用いられている。

108 1404年7月1日の記事は宿泊についての記述を欠く。

馬が提供された事例は日付付きで明記されているだけでも 19 例に上り<sup>109</sup>、この間現れる宿泊地点が野営も含めて 67 地点であることを考えれば、実に少なくとも 3-4 日行程に 1 回以上の割合で馬が供給されたことになり、少なくとも一日行程おきに駅馬を配した駅が置かれていたとのクラヴィホの記述（ET: 109）を裏付け、駅網が十分に機能を果たしていたことが分かる。

シカーウルたちは随行する使節団に対し、発給された通行証に基づいて以上のような援助を行った。当人たちは随行する使節団に対して別のシカーウルが派遣された場合も、故郷に帰ることなく、新しく派遣されたシカーウルの任務を補助し（ET: 133）、当該使節団の最終目的地まで同行した。

## おわりに

以上、本稿では、ティムール朝期における使節行の一日行程と駅間距離について検討し、併せてこうした一日行程がどのようにして維持され得たかを見るべく、ティムール朝側から各使節に対してどのような援助がなされていたかについて考察した。結果として以下の二点が明らかになった。

第一に、ティムール朝期における駅間距離は、4 ファルサフ（24 km）を基準に設定され、一日行程は地形の制約や水の有無によって左右され、概ね 4-10 ファルサフ（24-60 km）程度の間に収斂し、それ故に駅の間隔は場所によって半日行程にも一日行程にもなり得たこと。

第二に、ティムール朝は来朝した使節団に対してはその使節一行が順調に移動できるよう、通行証を発給し、その発給権限は当代の君主のみならず、王族もこれを有していたこと。このような通行証の保障内容は案内人たるシカーウルによって行われた。シカーウルは受入対象の使節に同行し、発給された通行証に基づいて、使節に必要な宿舎、食糧、礼服、馬、その他必要なものの手配に当たった。

以上のように、ティムール朝は領内に整備された駅網を保持し、急使の緊急連絡にはもちろん、使節団の受け入れにもこれを利用した。実際に 1405 年 2 月 18 日にティムールがオトラル（Utrār）で陣没した後、遅くとも 3 月 25 日にはカラバグ（Qarābāg）のウマル・ミールザーの知るところになっていた。その間僅か 36 日、約 3500 km の距離を急使が駆け抜けたことになる。即ち、チャガタイ人は毎日 10 mogales 即ち 20 ファルサフ（120 km）進んだ（ET: 127）とのクラヴィホの記述の通り、この報を携えた急使たちは、毎日 100 km 弱を駆け抜けたことになる。かような迅速な情報伝達にこうした駅網が果たした貢献は決して小さいものではない。

駅網の意義と役割について更に理解するためには、往復した外国使節のみならず、急使の存在にも詳細に検討を加える必要があるが、これについては更なる事例と併せ、稿を改めて論じたい。

---

109 この際、例えば「彼（エナンコラ）は沿道で毎日次々に官馬を与え、我々を急がせた」（ET: 126）というような日付を欠く事例については勘定していないため、実際にクラヴィホに官馬が支給された回数はさらに多かったものと思われる。



## 史料

- BN: 間野英二 (1995) 『パーブル・ナーマの研究 I : 校訂本』京都 : 松香堂。
- DLT: Mahmud Kaşgarlı (2008) *Kitābu Dīvāni Lügāti t-Türk* (Ş. Kurt, ed.), İstanbul.
- ET: Clavijo, Ruy Gonzalez (1943) *Embajada a Tamorlán : estudio y edición de un manuscrito del siglo XV* (F. L. Estrada, ed.), Madrid.
- GN: Oxford Bodleian Library. Elliot 422, in: 小野浩 (2010) 「ギヤースッディーン・ナッカーシュのティムール朝遣明使節行記録 全訳・註解 — ハーフィズィ・アブルー 『バイシングルの歴史精華』から —」窪田順平 (編) 『ユーラシア中央域の歴史構図 13 ~ 15 世紀の東西』京都 : 総合地球環境学研究所 : 345-402.
- HAH: Hāfīz Abrū (1982) *Horāsān zur Timuridenzeit nach dem Tārīh-e Hāfez-e Abrū (verf. 817-823 h.) des Nūrallāh ‘Abdallāh b. Luḡfallāh al-Ḥvāfī genant Hāfez-e Abrū* (D. Krawulsky, ed.), I, Wiesbaden.
- HAM: 川口琢司 (2011) 「ハーフィズ・アブルーの地理書におけるマー・ワラー・アンナフルの条について」, 近藤彰明 (編) 『ペルシア語文化圏史研究の最前線』東京 : 東京外国語大学アジア・アフリカ言語文化研究所 : 61-85.
- HM: Ramusio, Giovanni Battista (1574) *Navigazioni e Viaggi*, Venezia, II: 14b-16b.
- IA: Ibn Arabšāh (1986) *‘Ajā’ib al-maqdūr fī nawā’ib Tīmūr* (H. Fāyīz, ed.), Bairūt.
- JG: ‘Aṭā Malik Juwainī (1912) *Kitāb-i tārīh-i Jahāngushā’ī* (M. Qazwīnī, ed.), I-III, Leiden.
- MF: Faṣṭḥ Ḥwāfī (1962) *Mujmal-i Faṣṭḥī* (M. Farruḥ, ed.), I-III, Tihṙān.
- MM: Topkapı Museum E.12305, in: Mokri, M. (1975) “Un Farmān de Sulṭān Ḥusayn Bāyqarā recommandant la Protection d’une Ambassade Ottomane en Khorāsān en 879/1474”, *Turcica*, V: 68-79.
- MS : ‘Abd al-Razzāq Samarqandī (1843) *Notice de l’ouvrage persan qui a pour titre ‘Matla-assaadein ou madjma-albahreïn’ et qui contient l’histoire des deux sultans Schah-Rokh et Abou-Said, Extrait des notices et extraits des manuscrits de la bibliothèque du roi*, XIV (E. M. Quatremere, ed. & tr.), Paris.
- NQ: Ḥamd-allāh Mustawfī (1915) *The Geographical Part of the Nuzhat-al-Qulūb* (G. Le Strange, ed.), I, London.
- ŠN: ‘Abdallāh Marwārīd, *Šaraf-nāmah*, in: Roemer, R. (1952) *Staatsschreiben der Timuridenzeit*, Wiesbaden.
- SL: Muhammad Mahdī Ḥān (1960) *Sanglax: A Persian Guide to the Turkish Language: Fascimile Text* (G. Clauson, ed.), London.
- TW: Waṣṣāf A. (1967) *Tahrīr-i Tārīh-i Waṣṣāf* (A. Āyātī, ed.), Tihṙān.
- ZNY: Mawlāna Šaraf al-Dīn ‘Alī Yazdī (1885-88) *The Zafarnāmah*, I-II, Calcutta.
- ZT: Hāfīz Abrū (1993) *Zubdat al-Tawārīh* (K. Jawādī, ed.), I-II, Tihṙān.
- 行程記 : 陳誠 (1964) 『西域行程記 ; 西域番國志』台北 : 華文書局 : 481-526.
- 番国志 : 陳誠 (1964) 『西域行程記 ; 西域番國志』台北 : 華文書局 : 527-576.
- 明実録 : 京都大學文學部内陸アジア研究所 (編) (1974) 『明代西域史料 : 明實録抄』京都 : 京都大

學文學部内陸アジア研究所.

## 参考文献

EIr: Encyclopedia Iranica.

EI2: Gibb, H. A. R. et al. (1986-2004) *The Encyclopedia of Islam New Edition*, Leiden.

JA: Journal Asiatique.

JRAS: Journal of Royal Asiatic Society.

Adamec, L. (1975) *Herat and Northwestern Afghanistan*, Graz.

— (1979) *Mazar-i-Sharif and North-Central Afghanistan*, Graz.

Ando, S. (1992) *Timuridische Emire nach dem Mu'izz al-ansāb : Untersuchung zur Stammesaristokratie Zentralasiens im 14. und 15. Jahrhundert*, Berlin.

Ashrafyan, K. Z. (1998) “Central Asia under Timur from 1370 to Early fifteenth Century”, in: M. S. Asimov & C. E. Bosworth, *History of Civilizations of Central Asia*, IV (1), Paris: 323-349.

Barthold, V. V. (1958) *Ulugh-Beg*, V. & T. Minorsky (tr.), Leiden.

Becker, C. H. (1986) “Bābalyūn”, *EI2*, I: 844-845.

Boyle, J. (tr.) (1958) *The History of the World-Conqueror*, Manchester.

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

Chardon, R. (1980) “The Elusive Spanish League: A Problem of Measurement in Sixteenth-Century New Spain”, *The Hispanic American Historical Review*, LX (2): 294-302.

Clauson, G. (1972) *An Etymological Dictionary of Pre-Thirteenth-Century Turkish*, Oxford.

D’Avezac, M. (1865) *Note sur une mappemonde turke du XVIe siècle conservée à la bibliothèque de Saint-Marc à Venise*, Paris.

Didier, M. (2012) *Chen Cheng (1365-1457): Ambassadeur des premiers empereurs Ming*, Paris.

Doerfer, G. (1963) *Mongolische Elemente im Neupersischen*, Wiesbaden.

— (1965) *Türkische Elemente im Neupersischen : alif bis tā*, Wiesbaden.

— (1967) *Türkische Elemente im Neupersischen : ğīm bis kāf*, Wiesbaden.

— (1975) *Türkische Elemente im Neupersischen (Schluss) und Register zur Gesamtarbeit*, Wiesbaden.

Doursther, H. (1840) *Dictionnaire universel des poids et mesures anciens et modernes: contenant des tables des monnaies de tous les pays*, Bruxelles.

Ferrier, R. (1986) “Trade from the Mid-14<sup>th</sup> Century to the End of the Safavid Period”, in: Jackson, P. & L. Rockheart, *The Timurid and Safavid Periods*, Cambridge.

- Floor, W. (1990) “Čāpār”, *EIr*, IV (7): 764-768.
- Fragner, B. (1990) “Caravan”, *EIr*, IV (7): 795-798.
- Freeman-Grenville, G. S. P. (1991) “Manār, Manāra”, *EI2*, VI: 358-360.
- Gazagnadou, D. (1994) *La poste à relais: la diffusion d'une technique de pouvoir à travers l'Eurasie: Chine, Islam, Europe*, Paris.
- Graf, D. F. (1994) “The Persian Royal Road System”, *Achaemenid History*, VIII: 167-189.
- Grousset, R. (1965) *L'empire des steppes*, Paris.
- Hinz, W. (1970) *Islamische Masse und Gewichte : Umgerechnet ins Metrische System*, Leiden.
- (1991) “Farsakh”, *EI2*, II: 812-813.
- Houtum-Schindler, A. (1888) “On the Length of the Persian Farsakh”. In: *Proceedings of the Royal Geographical Society and Monthly Record of Geography, New Monthly Series*, X, (9): 584-588.
- Huart, C. (1986) “Bāysonghor”, *EI2*, I: 1139.
- Kauz, R. (2005) *Politik und Handel zwischen Ming und Timuriden: China, Iran und Zentralasien im Spätmittelalter*, Wiesbaden.
- Kīyānī, M.-Y. & W. Kleiss (1990) “Caravansary”, *EIr*, IV (7): 798-802.
- Krawulsky, D. (tr.) (1984) *Ḥorāsān zur Timuridenzeit nach dem Tārīḥ-e Ḥāfez-e Abrū (verf. 817-823 h.) des Nūrallāh 'Abdallāh b. Lutfallāh al-Ḥvāfi genant Ḥāfez-e Abrū*, II, Wiesbaden.
- Le Strange, G. (1905) *The Lands of the Eastern Caliphate: Mesopotamia, Persia, and Central Asia from the Moslem Conquest to the Time of Timur*, New York.
- (tr.), Clavijo, R. G. (1928) *Embassy to Tamerlane 1403-1406*, London.
- Maitra, K. M. (tr.) (1970) *A Persian Embassy to China: an Extract from Zubdatu't Tawarikh of Hafiz Abru*, New York.
- Manz, B. (2000) “Ulugh Beg”, *EI2*, X: 812-814.
- Manz, B. & M. Dunaway (1992) “Clavijo, Ruy González”, *EIr*, V (7): 692-693.
- Melville, C. (2013) “The Itinerary of Shāhrukh b. Timur (1405-47)”, in: Durand-Guédy, D. (ed.), *Turko-Mongol Rulers, Cities and City Life*, Leiden: 285-315.
- Mokri, M. (1975) “Un Farmān de Sultān Husayn Bāyqarā recommandant la Protection d'une Ambassade Ottomane en Khorāsān en 879/1474”, *Turcica*, V: 68-79.
- Morgan, D. (1998) “Elčī”, *EIr*, VIII (4): 344-345.
- Olbricht, P. (1954) *Das Postwesen in China: unter der Mongolenherrschaft im 13. und 14. Jahrhundert*, Wiesbaden.
- Quatremere, E. M. (1843) *Notice de l'ouvrage persan qui a pour titre 'Matla-assaadein ou madjma-albahrein' et qui contient l'histoire des deux sultans Schah-Rokh et Abou-Saïd, Extrait des notices et extraits des manuscrits de la bibliothèque du roi*, XIV, Paris.
- Roemer, R. (1952) *Staatsschreiben der Timuridenzeit*, Wiesbaden.

ティムール朝期の「一日行程」と駅伝制（早川）

—— (1989) “Bāysonḡor, Ġiāt-al-Dīn”, *Elr*, IV (1): 6-9.

—— (2004) “Ḥosayn Bāyqarā”, *Elr*, XII (5): 508-511.

Savory (1986) “Ibrāhīm b. Šāhrukh”, *EI2*, III: 989.

Silverstein, A. J. (2007) *Postal Systems in the Pre-Modern Islamic World*, Cambridge.

Somel, S. A. (2003) *Historical Dictionary of the Ottoman Empire*, Lanham.

Soucek, M. (2001) “Ġiāt-al-Dīn Naqqāš”, *Elr*, X (6): 599-600.

Sourdél, D. (1986) “Barīd”, *EI2*, I: 1045-1046.

Sprenger, A. (1864) *Die Post- und Reiserouten des Orients: mit 16 Karten nach einheimischen Quellen*, Leipzig.

Spuler, B. (1985) *Die Mongolen in Iran: Politik, Verwaltung und Kultur der Ilchanzeit 1220-1350*, Leiden.

Subtelny, M. E. & C. Melville (2002) “Ḥāfez-e Abru”, *Elr*, XI (5): 507-509.

Wansbrough, J. (1993) “Faradj”, *EI2*, VII: 781-782.

Yule, H. (ed. & tr.) (1913) *Cathay and the Way Thither. Being a Collection of Medieval Notices of China*, I-IV, London.

荒川正晴 (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。

小野浩 (2010) 「ギヤースッディーン・ナッカーシュのティムール朝遣明使節行記録 全訳・註解 — ハーフイズィ・アブルー 『バイスングルの歴史精華』 から —」窪田順平 (編) 『ユーラシア中央域の歴史構図 13～15 世紀の東西』京都：総合地球環境学研究所：275-430。

川口琢司 (2007) 『ティムール帝国支配層の研究』札幌：北海道大学出版会。

—— (2011) 「ハーフイズィ・アブルーの地理書におけるマー・ワラー・アンナフルの条について」近藤信彰 (編) 『ペルシア語文化圏史研究の最前線』東京：東京外国語大学アジア・アフリカ言語文化研究所：61-85。

—— (2013) 「ティムールの冬営地と帝国統治・首都圏」『史學雑誌』CXXII (10) : 1-38。

—— (2014) 『ティムール帝国』東京：講談社。

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」前川和也 (編) 『岩波講座世界歴史 II』東京：岩波書店：301-318。

周連寛 (校注) (1991) 『西域行程記；西域番國志』北京：中華書局。

杉村棟 (2002) 「ミナレット」日本イスラム協会 (編) 『新イスラム事典』東京：平凡社：471-472。

杉山雅樹 (2012) 「*Tarassul-i Mu'īn al-Dīn Muḥammad Isfīzārī* に関する一考察」『西南アジア研究』LXXVI: 42-71。

近松洋男 (1980) 『中世スペイン語辞典』東京：風間書房。

礪波護, 岸本美緒, 杉山正明 (2006) 『中国歴史研究入門』名古屋：名古屋大学出版会。

羽田亨 (1909) 「蒙古駅伝考」『東洋協會調査部學術報告 I』: 237-275 ; 再録『羽田博士史学論文集 上』1957: 1-31。

- (1930) 『元朝驛傳雜考』 東京：東洋文庫.
- 本田実信 (1991) 『モンゴル時代史研究』 東京：東京大学出版会.
- 真下裕之 (2000) 「16 世紀前半北インドの *Mughul* について」 『東方學報』 LXXII: 720-738.
- 間野英二 (1969) 「ティムール朝の社会」 荒松雄 (編) 『岩波講座世界歴史 VIII』 東京：岩波書店：  
295-326.
- (1996) 『バーブル・ナーマの研究 II：総索引』 京都：松香堂.
- (1998) 『バーブル・ナーマの研究 III：翻訳』 京都：松香堂.
- (2001) 『バーブル・ナーマの研究 IV：研究』 京都：松香堂.
- 山田信夫 (訳)；クラヴィホ (著) (1979) 『ティムール帝国紀行』 東京：桃源社.

[追記] 本稿作成にあたり，京都大学宇宙総合学研究ユニット・宇宙学拠点プロジェクト (2014) の助成を受けた。ここに記して感謝する次第である。

(はやかわ ひさし，京都大学大学院文学研究科博士前期課程)





