九州大学学術情報リポジトリ
Kyushu University Institutional Repository

朝鮮初期漕運研究

六反田，豊

https://doi.org/10.15017/1500435

出版情報：九州大学，2014，博士（文学），論文博士
バージョン：
権利関係：全文ファイル公表済

区分	乙

論文題目

朝鮮初期漕運研究

氏名　六反田　豊

論文内容の要旨

本論文は、朝鮮時代（1392-1910）初期における漕運制の整備過程を当時の漕運の制度・実態の分析を通じて可能な限り構造的に把握し、それを踏まえて朝鮮初期漕運の歴史的性格を明らかにしようとするものである。漕運とは、地方各地で徴収された田税その他の税穀を王都へ輸送するための官営の水運である。

朝鮮時代漕運制研究は、財政史・流通史・交通史といった経済史の諸領域だけでなく、朝鮮時代における社会の特質や国家権力の性格などを明らかにするうえでも重要な意義を有する。しかし朝鮮時代の漕運に対する研究者の関心はこれまで決して高くはなかった。漕運に限らず、そもそも海運・江運をあわせた水運史に関する研究自体が全般的に低調である。

そこで本論文では、朝鮮初期を主要な対象として、制度それ自体が十分に解明されているとはいえない漕運制の整備過程に対しいくつかの側面から接近した。対象時期を初期に限定したのは、初期が朝鮮時代漕運制の制度的確立期にあたり、それゆえ初期の漕運の制度・実態を把握することがそれ以降の時期の漕運をめぐる諸問題を考察するうえでの前提となるからである。しかも既往の研究において初期の漕運を正面から取り上げたものはほとんど存在しないからでもある。

さて本論文はその本論部分を大きく三篇構成とした。最初の第一篇では、朝鮮初期の田税輸送体制の整備過程を考察し、そのなかでの漕運の位置づけを確認した。第一章では、朝鮮建国後『経国大典』成立（1485）に至るまでの田税輸送体制の整備過程を田税集積地・輸送経路・輸送手段などに着目して各道単位に検討した。第二章は、江原道の漕運拠点の一つとして原州に設けられていた興原倉の所在地と移転の有無について通説を再検討した。第三章では、朝鮮初期において田税穀の輸送・上納期限に関する諸規定が『経国大典』所載のものへと整備されていく過程とその背景につ

いて漕運穀の場合を中心に検討した。

第二篇では、高麗末期の漕運運営および朝鮮初期における漕運制それ自体の整備過程と運営実態を考察した。第四章では、高麗末期の漕運運営の具体的な内容とその性格について検討し、恭讓王代（1398-92）に再建された漕運制が朝鮮初期の漕運制整備の出発点となったことを明らかにした。第五章では、漕運監督官の一つである海運判官について朝鮮初期におけるその職掌や官制上の位置および創設時期・背景等を明らかにした。第六章では、朝鮮初期において漕運政策の立案や漕運運営に関与した中央官府や、実際の漕運作業を指揮・監督した各種監督官を個別に検証し、朝鮮初期の漕運運営が既存の地方官制度の枠組みのなかで整備されていったことを明らかにした。第七章では、漢江に設けられていた水運機構である水站の朝鮮初期における成立過程と所在地・機能・組織などを検討した。第八章では、漕運に必要な船舶と労働力としての船卒の動員体制の問題を取り上げ、とくに朝鮮半島南西沿岸の海路を主要な経路とする場合について朝鮮初期における船舶・船卒動員体制の整備過程とその背景などを考察した。

第三篇は第九章のみからなる。朝鮮初期の漕運は官船中心の体制として世祖代（1455-68）～成宗代（1469-94）に確立した。しかしこうした官船漕運体制に対しては、漕運への私船導入を求める論議（私船漕運論）が成宗代初期から朝議にのぼるようになった。第九章では、そうした成宗代の私船漕運論を分析し、これを官船漕運体制の根本的矛盾と体制自体の動揺、私船の成長と私船賃運の普遍化という文脈で捉える通説的理解が成り立たないことを明らかにした。

以上、3 篇 9 章にわたる考察により、従来必ずしも明確でなかった朝鮮初期漕運制の整備過程や当時の漕運運営の実態を明らかにし、いくつかの新知見を提示した。さらに本論文の検討を通じて、以下に述べるような朝鮮初期漕運の歴史的性格を明らかにした。

まず田税輸送体制の一環としてみた場合の朝鮮初期漕運の歴史的性格として、①田税輸送の中核をなした朝鮮半島南西沿岸の海路を主要経路とする漕運は必ずしも安定した輸送経路・輸送形態とはいえなかったが、にもかかわらず全羅道を中心とする穀倉地帯の田税輸送はそうした漕運に依存せざるをえなかったこと、②漢江中上流部の河川水路を利用した漕運が比較的安定した田税輸送経路として海路漕運を補う機能をはたしていたこと、の 2 点である。

次に朝鮮初期漕運制それ自体の歴史的性格としては、①水軍制度に大きく依存して整備されたこと、②官船中心の体制として整備されたこと、③私船漕運論は官船漕運体制の基本的な枠組みを否定するものではなかったこと、④漕運の運営体制は地方制度の枠組みのなかで整備されたこと、⑤漢江には独自の水運機構である水站制度が整備され、漢江漕運は水站によって担われたこと、などが列挙できる。このうち①は、朝鮮初期漕運制の特質としてとくに重要である。②③も①を背景とするものといえる。①は朝鮮初期漕運制における大きな矛盾でもあり、さまざまな改革が模索されたが、朝鮮初期には抜本的な改善はなされえなかった。