

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

氏 名	六 反 田 豊					
論 文 名	朝 鮮 初 期 漕 運 研 究					
論文調査委員	主 査	九州大学	教授	濱田 耕策		
	副 査	九州大学	教授	川本 芳昭		
	副 査	九州大学	教授	佐伯 弘次		
	副 査	九州大学	准教授	森平 雅彦		
	副 査	横浜国立大学	教授	須川 英徳		

論 文 審 査 の 結 果 の 要 旨

朝鮮の漕運とは、各地から漕倉に収納された田税等の穀物を朝鮮半島西南海路の海運と漢江の水運により漢城の京倉に輸納し、国家財政を支える制度のことである。

本論文は、漕運が朝鮮社会の特質や国家の本質を反映するとの観点から、建国（1392 年）より『経国大典』（1485 年成立）に漕運の基本が規定されるまでの朝鮮初期の漕運について、研究の乏しいことを鑑みて、漕運の整備過程と実態を緻密に考証した研究成果である。

序章で研究史と課題を提示し、第 1 編では、漕運の拠点と作業実態を考察する。第 1 章では、漕倉の所在地と漕運の経路と手段を究明し、第 2 章では、江原道の興原倉を取りあげ、同倉が 15 世紀末から 16 世紀初に漢江沿岸の興湖里に移動したことを確認している。

かくて、第 3 章では、『経国大典』の規定を検討し、関係する各道の田税の収納と輸納の期限を説いている。

第 2 編では、漕運を官制と人員の面から考察する。第 4 章では、倭寇により停止した高麗の漕運が恭讓王代(1389～92)に漕転城を拠点に復活し、朝鮮初期では水軍を動員する体制が進行したことを述べ、第 5、6 章では、漕運は中央の戸曹や典艦司の監督官と地方官の観察使や守令のもとで運営され、海運判官と水站転運判官が船舶と船卒を専管したことを論じている。また、第 7 章では、漢江水運の沿革と水站の所在地と組織及び水夫の負担を検討し、第 8 章では、西南海路の漕運に動員された船舶と船卒を論じて、海難事故多発を背景に太祖代（1392～98）には私船漕運も始まり、世祖代（1455～68）の漕船新造や成宗代（1469～94）の騎船軍新設によって官船漕運が強化された経緯を説く。

これを承けて、第 3 編をなす第 9 章では、成宗代の私船漕運論は船軍を辺防に専従させることに主眼があり、官船中心の漕運体制は揺るがず、私船漕運を論拠とした私船資本台頭論は成立しないことを論じている。

終章では、朝鮮初期漕運の歴史的性格を①南部穀倉地帯の漕運は不安定ながら重要であり、これを相対的に安全な漢江の水運が補完したこと、②初期漕運は水軍に依存した官船中心の体制であり、運営と整備は地方官制の枠内で進行したこと、と総括している。

以上、本論文は朝鮮初期漕運の全貌を見事に解明して新知見を数多く提示しており、本論文調査委員会は本論文の提出者が博士（文学）の学位を授与されるに相応しいと認めるものである。