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

朝鮮成宗代の漕運政策論議 : 私船漕運論を中心として（上）

六反田, 豊

https://doi.org/10.15017/1866571

出版情報：史淵. 136, pp.27-55, 1999-03-10. 九州大学文学部
バージョン：
権利関係：

朝鮮成宗代の漕運政策論議

―私船漕運論を中心として―（上）

六反田　豊

目次

一　はじめに
二　朝鮮初期漕運制の確立過程
三　私船漕運論の登場
四　李克均の私船漕運論と成宗五年の漕運政策論議（以上、本稿）
五　その後の私船漕運論
六　移納論の展開
七　むすび

一　はじめに

朝鮮（李朝）時代、各地で徴収された税穀は、おもに王朝政府直営の船運機構である漕運によって王都漢城まで輸送された。漕運の円滑な運営なくして中央財政の安定はありえなかったので、王朝政府は建国直後からその

整備に腐心した。その結果、いくたびかの変遷をへて、朝鮮王朝の漕運制がほぼ制度的に確立したのは、世祖代（一四五五～一四六八）から成宗代（一四六九～一四九四）前半にかけての時期だったと考えられる。

この時期には、漕運専用の船舶である漕船が大量に建造されたり、漕運役専業集団として漕軍が新設されただけでなく、漕運拠点である漕倉の配置と各漕倉ごとの収税管轄区域がほぼ定着し、漕運作業の管理・運営組織や監督官制度などの整備も進んだ。[1] それらの多くが朝鮮王朝の基本法典である『経国大典』（『乙巳大典』、成宗十五年〔一四八四〕編纂完了、翌年より施行）にも反映されたのである。[2] このような朝鮮王朝の漕運制は、王朝政府が確保・準備した船卒と船舶によって運営されるものであるという点で、崔完基が指摘するように「官船漕運体制」と規定してよいだろう。[3]

ところで、この官船漕運体制は、確立期にあたる成宗代において早くも運営上の問題点が指摘され、漕運に私船（民間船舶）賃運を導入しようとする主張（本稿ではこれを私船漕運論と称する）をはじめとして、現行制度の改革案がしばしば朝議にのぼっていた事実を文献上に確認できる。このことについて、さきの崔完基は大略次のように述べている。[4]

（一）官船漕運体制は十六世紀の社会的・経済的情勢に逆行するものとして多くの問題を内包しており、それゆえ、法制化直後からさまざまな論議を惹起し、事実上変質していった。

（二）官船漕運体制の弊害は成宗初年から国政上の重要問題として登場し、そこでは「敗船之患」（漕運船海難の弊害）と「辺圉虚疎」（船軍の漕運使役にともなう朝鮮半島南部沿海地域の辺境防備上の弊害）という二大弊害がとくに指摘され、官船漕運にかわって私船賃用の実施が強く主張された。

（三）「敗船之患」と「辺圉虚疎」の二つは官船漕運を運営するさいに現れた根本的な矛盾であり、それらが解決されなくては漕運の正常な運営は期待できなかったために、以後も同様の主張が繰り返されることになっ

た。

さらに崔は、十五世紀後半以降徐々に進展した社会的・経済的変動にともなって役制や官匠制が崩壊現象を起こし、船卒や船匠などの面でそれらに大きく依存していた官船漕運体制も動揺を余儀なくされたことと、それとは逆に、同じころ私船所有者の成長によって私船の活動が活発化しつつあったことの二点にもふれ、それらを説明するなかでも成宗代の漕運政策論議を取り上げている。[5]

つまり崔によれば、成宗代の漕運政策論議は、官船漕運体制の根本的矛盾と体制そのものの動揺、そして、それにかわる私船の成長と私船賃運の一般化という文脈のなかに位置づけられるものなのである。こうした崔の理解は、この問題を論じるさいの彼の本来の関心が漕運における賃運活動を通じた民間船運業の自律的成長という点にあることと深く関連していると思われる。

たしかに崔が別の箇所で論証するように、十七世紀以降、私船の税穀賃運が官船による漕運を圧倒するまでに拡大するのは事実である。[6] そのことをただちに民間船運業の自律的成長とみなせるか否かはしばらくおくとしても、そうした現象が官船漕運体制の弊害や制度自体の動揺、あるいは私船活動の成長といった要因を背景として生じたとする点に関しては大筋において認めてよい。

とはいえ、成宗代の漕運政策論議を、すべて官船漕運体制の根本的な弊害・矛盾を解決し、漕運の正常な運営を企図するところに由来するとみなす点や、官船漕運体制の動揺や私船活動の成長の反映とのみ捉える点にはにわかに同意できない。また、官船漕運体制自体に崔のいうような弊害・矛盾があったとしても、それがなぜ世祖代にはまったく問題とされず、成宗代になって突然に論議の対象とされるようになるのかも疑問である。[7]

そこで本稿では、成宗代に繰り返された漕運政策論議について、それらの論議ではなにが問題とされ、なにがめざされたのか、また、それが実際の漕運運営にどう反映したのか、といった事柄を、とくに私船漕運論に焦点

をあわせながら個々の事例に即してあらためて検証しなおしてみようと思う。[8] そのような作業を踏まえつつ、成宗代の漕運政策論議がいかなる背景をもち、それが官船漕運体制の整備や変質と具体的にどのようにかかわるのかについても考えてみることにしたい。

なお、周知のように朝鮮時代の漕運は、時期によって多少の変動はあるものの、おおむね朝鮮半島南西沿岸の海路をメイン・ルートとするものと漢江の河川水路をメイン・ルートとするものに大別できる。このうち当時の漕運の主流をなしたのは前者であり、本稿で考察の対象とする成宗代の漕運政策論議もまたすべて前者に関するものである。

二　朝鮮初期漕運制の確立過程

まず考察の前提として、朝鮮王朝建国当初から世祖代（一四五五～一四六八）までの漕運制の確立過程を概観し、成宗代の漕運政策論議で問題とされた世祖代の官船漕運体制の特徴を簡略に整理しておきたい。[9]

朝鮮王朝建国直後の太祖代（一三九二～一三九八）および定宗代（一三九八～一四〇〇）の漕運は、主として各浦の営鎮に所属する軍船[10]と船軍を動員して運営された。このような体制は高麗最末期の恭讓王代（一三八九～一三九二）にその起源をもつ。

恭讓王代といえば、倭寇の激化によって辛禑王二年（一三七六）以来運営停止に追い込まれていた漕運が十数年ぶりに復活し、再建された時期に該当する。倭寇対策が重視された結果、このときの漕運制再建事業は水軍制度との密接な関係のもとに進められた。

たとえば、漕運制の再建に功績のあった王康が水軍都体察使の任を帯びてその業務に従事したことや、漕運拠点である漕倉が周囲に城壁を有し、軍事力を完備した漕転城として整備されたこと、あるいは、漕運復活とほぼ

ときを同じくして沿海居民を水軍（船軍）に充定する措置がとられたことなどをその例としてあげることができる。これらの諸事実から判断して、恭讓王代の漕運が水軍都体察使麾下の軍船と軍卒（船軍）を動員して行われていたことはまずまちがいない。[11]

では、軍船と船軍を動員する恭讓王代の漕運制が朝鮮王朝にも継承されたのはなぜだろうか。それは一つには、漕運船掠奪をはじめとして朝鮮初期にも倭寇の被害が散発し、王朝政府としては倭寇への警戒を怠ることができなかったためと考えられる。と同時に、漕運には一度に大量の船舶と船卒が必要とされるが、当時は水軍以外にそれらを組織的・集中的に保有している機構が存在しなかったのも大きな理由の一つだろう。

ところで、朝鮮王朝建国当初、朝鮮半島南西沿岸の海路をメイン・ルートとする漕運は、忠清道沿海地域・全羅道・慶尚道南部沿海地域の税穀輸送に活用されていた。しかし、このルートはすでに早くから漕運船の海難が続発していたらしく、右の三地方のうち「南界」（全羅道・慶尚道南部沿海地域）の税穀については、定宗元年（一三九九）の秋になって漕運が停止され、陸上輸送に切り替えられてしまう。「南界」税穀の海路での漕運が復活し、朝鮮王朝の漕運制が本格的に整備されはじめるのは、定宗の次の太宗代（一四〇〇～一四一八）になってからだった。

すなわち太宗は、その元年（一四〇一）に「南界」漕運の復活を決定すると、すぐさま漕船[12]の建造と漕運専用の船卒の確保を命じて官船漕運体制の整備に着手した。そして翌年には、二百五十一隻の漕船が竣工している。もっとも、このときの漕船は従来の軍船と構造的に大差なく、その配備先も漕運拠点である漕倉ではなくて船軍が所属する各浦の営鎮だったと考えられる。基本的には漕運専用でも、有事のさいには軍用船として活用することが想定されていたのだろう。一方、水路を熟知した者を募って漕運役専業集団を組織しようという当初の計画も頓挫したらしく、太宗代にも船卒としては従来どおり船軍が使役されている。

このように、太宗初年に整備された官船漕運体制は、漕船だけは新たに準備されたものの、基本的には太祖・定宗代と同様に水軍制度に大きく依存したものだったといえる。しかも、それは相次ぐ漕運船の海難により、ほどなくして軌道修正を迫られることになる。[13]

まず、太宗三年（一四〇三）五月、慶尚道南部地域の税穀を輸送していた漕運船三十四隻が沈没する事故が起こり、これを契機として、同年六月には同地域における漕運の廃止が決定された。以後、同地域の税穀は陸路もしくは洛東江の河川水路を利用して忠清道忠州の慶原倉（のち可興倉）に搬入され、そこから漢江を漢城まで下る方式で輸送されることになった。

次に、その後も漕運船の海難は散発的に発生し、そうした状況を背景にして同十二年（一四一二）八月、今度は全羅道の漕運についても部分的な陸上輸送への転換が検討された。このときは十一月になって従来どおりの漕運維持でひとまず決着したが、航海上の隘路となっていた忠清道瑞山沖の安興梁回避策としてその直後から企図された泰安の漕渠掘削が失敗に終わり、さらに同十四年（一四一四）八月に全羅道の漕運船六十六隻が沈没する事故が発生したことなどによって、この年には同様の論議がふたたび蒸し返されている。

そのようななか、同十五年（一四一五）六月になると、全羅道の税穀輸送はおもに私船賃運によることとし、私船で運びきれない残余分だけを官船漕運に委ねればよいとする主張がなされ、実際にこれが行われるようになった。漕運への私船動員はすでに太祖代から一部では実施されていたが、それはあくまで官船漕運の不足を補うための限定的措置にすぎず、漕運における私船賃運が積極的に奨励されていたわけではなかった。ところが、そうした従来の漕運政策がここにきて方針転換を余儀なくされたのである。そして、世宗代から文宗・端宗代（一四五〇～一四五五）にかけての漕運は、もっぱら私船を借り上げて行う形が一般的となる。

しかしながら、私船の税穀賃運が一般化したことで、従来の官船漕運制が完全に否定されたとみることはでき

ない。官船（漕船・軍船）と船軍による漕運も縮小したとはいえ継続していた。漕倉を拠点とする王朝政府の漕運運営機構も従来どおり機能しており、漕運の運営方式自体にはなにも変更はなかった。加えて、私船所有者も利益の薄い漕運への動員を決して喜ばなかった。この時期の私船賃運は、あくまで官船漕運体制の枠組み内部での現象と捉えなければならない。

さて、太宗末年以後、漕運への私船の大量動員は約四十年ほど続けられたが、世祖代（一四五五～一四六八）になると、こうした漕運の運営方式をあらため、官船を中心とする体制が再度整備されることになった。これは、文献によれば私船に支給する膨大な船価負担を解消することにその目的があったように看取されるが（この点、第三節参照）、より根本的には、世祖の中央集権的専制支配体制強化の一環としてなされた措置とみなすべきだろうと思う。

ともかく、世祖六年（一四六〇）には漕船百四隻が新たに竣工し、京畿と忠清道・全羅道の各浦に配備された。それらのうち全羅道内に配備されたのものについては、同年、これを管理するために全羅道水站転運判官が新設された。また、同七年（一四六一）から開発に着手された兵漕船も同十一年（一四六五）までに完成している。兵漕船の開発は世祖六年の漕船建造事業に触発されたもので、新造漕船に比べて性能が劣り、規格もまちまちな既存の軍船を漕運にもうまく活用できるように改造しようとするところにその主眼があった。

このように、世祖代には漕運に使用する船舶の充実に力が注がれた。しかし、船卒については、やはり前代同様船軍が使役された。すでに倭寇の脅威は過去のものとなっていたが、長期にわたる平和の持続によってかえって軍役の徭役化が促進された結果、船軍の漕運使役も当然のこととされたのだろう。世祖代に新造された漕船や兵漕船も、太宗代の漕船同様、各漕倉ではなく船軍の所属する各浦の営鎮へ配備されたが、それは船軍が漕運役に使役されたことに由来すると考えられる。

要するに、水軍制度を前提とするという点では、世祖代の官船漕運体制も太宗代以前の漕運制と大きく異なるところはなかった。朝鮮初期の漕運制は当初から船舶と船卒の両面において水軍制度に大きく依存して整備されたが、世祖代に再整備に着手された官船漕運体制もその延長線上に位置づけられるものなのである。

世祖代は、倭寇活動の終息によって朝鮮半島南部沿海地域が比較的平穏さを保った時期だった。いまも述べたように、それが右のような水軍制度を前提とする漕運制整備を可能にした要因であることはまちがいない。だが、他方において世祖が保法の考案や各種軍額の増員、さらには鎮管体制の施行など、軍制整備にもかなりの力を注いだ事実[12]を想起すれば、このような官船漕運体制のあり方には、常時軍船を稼働させることによって軍船自体の維持をはかり、また水軍（船軍）に航海経験を積ませるという軍事面での積極的な意図も込められていたとみなければならない。

その意味で、たとえば「必ず兵船を用いて漕運するは、行船を試みんと欲し、而して水軍をして水路に慣習せしめんと欲するのみ」（後掲史料F）という成宗五年（一四七四）の曹錫文の発言などは、後代における理解ではあれ十分に示唆的である。平和な時代であればこそ、こうした措置の必要性がいっそう痛感されたのではないだろうか。世祖代における水軍制度を前提とした官船漕運体制には、それなりの合理性があったものと思われる。

しかしそうはいっても、本来は海上防御を本務とする水軍機構を漕運運営に関与させることは、やはり漕運運営にとって大きな矛盾にはちがいなかった。成宗代に相次いだ漕運政策論議を検証していくさいにも、この点には十分に留意する必要がある。

三　私船漕運論の登場

世祖代に整備に着手された官船漕運体制に対してはじめてその制度の是非が問われ、改革を求める意見が示さ

れたのは、成宗元年（一四七〇）二月のことである。[15] それは、次の記録から明らかなように私船漕運を主張するものだった。成宗代の漕運政策論議は、まず最初に私船漕運論として提起されたのである。

A　司憲府大司憲李克墩等上疏曰、（中略）一、国家漕転之入、歳率数十万碩、用卒可数百人、毎春初発船、犯風波、渉万里之濤、求一生於百死之余、自非素習舟楫、老於海路者、鮮不敗矣、故不得不聴民私載、而又豊其価以給之、其来尚矣、属縁昇平日久、国家無事、始用諸浦船軍、以為漕転之卒、不費私船之価、而坐収漕転之利、亦一時之権宜也、然船軍名為騎船、而不習水路者頗多、不如私夫之自少業舟楫習波濤也、自是以後、漕粟之入、似加於前、而敗船之患、視前日為多、加以道途之険・来往之久、動経旬月、仍失農業、又仍虧欠、蕩尽産業、故為船軍者、一領漕船、不復為全戸、人物之流移、営鎮之虚疎、未必不自漕転始也、夫私船之価小費也、敗船之患大害也、辺圉虚疎、又大害也、靳一小費、而受二大害、非国家大計也、古人有言曰、興一利、不如除一害、又曰、凡有興作利於其旧不什則不為、請復許民私載、仍旧給価、以蘇船軍、以実営鎮、（中略）疏入、抽条内、筆圏之、令院相等議啓、（後略）（『成宗実録』巻三、元年二月辛未（二十二日）条）

第一節で述べたように、崔完基は官船漕運の運営にさいして現れた根本的な弊害・矛盾として「敗船之患」と「辺圉虚疎」の二つをあげるが、それは、この記録にみえる大司憲李克墩等の上疏文にもとづいている。

たしかにこの上疏文では、崔の指摘どおり、現行の漕運運営方式（世祖代に再度の整備に着手された官船漕運体制下での漕運運営方式）に対してこの二つの弊害が指摘され、これにかわるものとして「民の私載」すなわち私船賃運の実施が主張されている。しかし、だからといって、この上疏が漕運における私船賃運の実施それ自体を最終的な目的としてなされたものであるかといえば、決してそうではない。ここでの李克墩等の主眼は、漕運の正常な運営といったこととは別のところにあったとみるべきである。

では、李克墩等がこの上疏文によってめざしたのはいったいなんだったのだろうか。それは、上疏文の末尾に

「復た民の私載を許し、而して旧に仍って価を給し、以って船軍を蘇ませ、以って営鎮を実らせんことを請う」とあることから明らかなように、船軍を休息させ、それによって彼らが所属する各浦の営鎮を充実させることだった。そのさいにとくに漕運制が問題とされたのは、船軍の疲弊・逃亡とそれにともなう営鎮の空洞化の原因がまさに彼らの漕運使役にあったからにほかならない。

この点を当該上疏文の記述に即してみてみよう。上疏文ではまず、船軍の多くが実は海路を熟知しておらず、そのために漕運船の海難発生が以前よりも増加している事実が指摘され、これに加えて、厳しく長い漕運時の航海が船軍の営農を阻害し、また、漕運中の欠損穀負担が船軍の家産を蕩尽させている現状が述べられている。次に、このような状況のために、ひとたび漕運に使役されるとその船軍は戸を維持できなくなるとあり、船軍の逃亡やそれにともなう営鎮の空洞化は「未だ必ずしも漕転より始らざるにあらざる」こと、つまり船軍を漕運に使役するようになってはじめて生じたことだと明言されている。

上疏文の後段にみえる「敗船之患」と「辺圉虚疎」の「二大害」とは、いうまでもなく以上のような船軍の漕運使役の弊害をまとめて表現したものである。船軍の漕運使役は、世祖代に整備された官船漕運体制における漕運運営方式であるから、「敗船之患」と「辺圉虚疎」の二つを当時の官船漕運の根本的な弊害・矛盾とみなす崔完基の理解は必ずしも誤りとはいえない。しかし、より正確を期する必要はある。

「敗船之患」と「辺圉虚疎」の「二大害」は、当時の官船漕運が漕運役専業の船卒ではなく、本来は水軍の軍卒である船軍の労働力に全面的に依拠して行われていたことに起因する。当時の漕運が水軍制度に大きく依拠して運営されていたことが、「敗船之患」と「辺圉虚疎」の「二大害」を生ぜしめたのである。李克墩等が問題としたのも、漕運に船軍が使役されることだった。そこで、船軍の負担を軽減して営鎮の充実をめざすために、まずなにをおいても船軍の漕運使役をやめる必要があったのである。

さて、船軍の漕運使役をやめるとなれば、次に問題となるのはそれにかわる船卒の確保である。李克墩等が私船漕運論を主張したのはそのためだった。上疏文の前段部分には、船軍を使役する現行の漕運運営方式が行われる以前には私船賃運が漕運の主流をなしていたことが記されている。これはいうまでもなく、世祖代に官船漕運体制の再整備がはじまる以前、太宗末年から約四十年間にわたって私船が漕運に大量に動員されていた事実をさしているが、船軍の漕運使役にかわるものとして李克墩等が私船賃運を主張したのは、このようにそれがかつて実際に行われていたものだったからである。

「復た民の私載を許し、而して旧に仍って価を給し」とあるように、私船賃運の実施はあくまで漕運運営方式を旧制にもどすことを意味した。しかも、私船所有者は船軍よりもはるかに海路に通じており、よって私船賃運では海難発生も少なかったから、李克墩等にとって、これにまさる代案はなかっただろう。

このときの李克墩等の上疏では、いくつかの条文が成宗によって院相に付議されたが、船軍の漕運使役をやめて私船賃運を復活し、船軍の休息と営鎮の充実を請うたこの条文は、そのなかには入っていない。おそらく、それは却下されたものと推測される。なぜなら、李克墩等の上疏から三か月あまりをすぎた同年六月に、李克墩等と同じく司憲府の官員である柳輊によって、再度同様の趣旨の上啓がなされているからである。次の記録をみてみよう。

B　御経筵、講訖、執議柳輊啓曰、今因旱、尽除朔望進上、恐御膳不足、令量進何如、若除諸邑不緊貢物、則雖不除進上、民弊自祛矣、且救荒諸事、当預先措置、因進事目、（中略）一、諸道貢税、前則以私船給価而漕運、今則造公船、以防禦船軍、給過海糧而運、其糧与船価、不甚相遠、況船軍専委防禦、而是農民、依前例、従願用私船漕運、以休船軍、以固防禦、（後略）、（『成宗実録』巻六、元年六月乙卯〔八日〕条）

執義柳輊は、救荒諸事に関する事目の一条としてこの問題を取り上げている。そこでは、官船漕運の具体的な

弊害については述べられていないものの、私船賃運の復活によって船軍を休息させ、辺境の防備を固めることが主張されている。だが、このときもこの問題がこれ以上議論されることはなかった。

それにしても、これらの私船漕運論では、太宗末年以降続けられてきた私船賃運にかわって世祖代に船軍を漕運に使役するようになった理由として、漕運動員の代価として私船所有者に支給される船価の問題が指摘されている。たとえば、史料Aの李克墩等によれば、官船漕運は「私船の価を責めず、坐して漕転の利を収」めるものだが、「私船の価は小費」にすぎず、それを惜しんで「敗船之患」と「辺圉虚疎」の「二大害」をこうむるのは「国家の大系に非ざる」ことだという。また、史料Bの柳軽は、現行の漕運では船軍に「過海糧を給して運」んでいるが、「其の糧と船価とは甚だ相い遠からず」と述べている。

これらをみるかぎり、李克墩等や柳軽が私船漕運論を主張するにあたり、船価の問題にかなり神経を使っていたことはまちがいない。しかしながら、『世祖実録』には従来の私船中心の漕運にかわって官船漕運体制を整備する理由として船価問題が論じられた事実を確認できない。船価問題が世祖代の官船漕運体制整備とまったく無関係であるとはいえないにしても、官船漕運実施の本質的な動機を船価問題に求めることはできないと思う。(15)

成宗元年に相次いで提起された私船漕運論は、いずれも十分に審議されないまま立ち消えとなってしまった。しかし、漕運使役によって船軍が疲弊し、彼ら本来の任務である沿海地域の辺境防備もおろそかになっているという現状は、王朝政府にとって放置できるものではなかったはずである。しかも、船軍の漕運使役は結果的に漕運運営においても海難多発という大きな障害をもたらしていた。王朝政府としては、私船賃運の復活案こそ採用しなかったものの、これにかわるなんらかの対応策をとらざるをえなかった。次に述べる漕運役専業集団としての騎船軍の新設は、そうした事情を背景としてなされたものと推測される。

騎船軍とは、全羅道および忠清道沿海地域の各浦営鎮所属の船軍中から航海経験豊富な者を漕船一隻につき十

人ずつ選抜し、これに水夫（漢江水站の水夫から選抜か）十人を加えて漕船一隻あたり合計二十人ずつを確保したもので、柳輕の上啓ののち一か月をへた成宗元年七月に戸曹・兵曹・典艦司提調の同議上啓によって設置されることになった。[17]

漕運に従事する一方で平時には軍事訓練を行い、有事のさいには戦闘にも参加することが義務づけられていたという点で、騎船軍もまた軍役の一種にちがいなかった。また、騎船軍が従事したのは全羅道の漕運にかぎられ、同じく海路をメイン・ルートとする漕運によって税穀を輸送していた忠清道に関しては、従来どおり、各浦営鎮所属の軍船と船軍が使役されたと考えられる。[18]とはいえ、船軍とはいちおう区別される漕運役専業の船卒集団が、このときはじめて確保されたことは、朝鮮王朝の漕運制にとって画期的な出来事だったといえよう。

さらに、これとほぼときを同じくして、全羅道では道内の三漕倉（栄山倉・法聖浦倉・徳城倉）[19]に漕運専用の漕船も一定数が配備されるようになったと考えられ、[20]各浦営鎮配備の軍船と船軍によらない漕運運営が可能な体制がつくられていった。

ところが、次に掲げる記録にみえるように、騎船軍の設置にもかかわらず翌同二年（一四七一）十月には、検討官孫比長によってまたもや私船賃運の実施が主張された。

C　御夜対、検討官孫比長・蔡寿入侍、上曰、若等、近日皆自外還、守令不法、民間疾苦、必有所聞、其各言之、比長対曰、窮閻僻巷、弊必多矣、臣等不能尽知、以臣所聞、為民深病者、全羅道漕運也、初用私船、官給其価、故漕運無弊、而人楽為之、今則用官船、役水軍転運、納倉之際、率多耗損、遂徴於水軍、水軍類皆貧者、尽売家産、未能充償、因此、流亡相継、我国南方無辺患、以有水軍也、請依旧用私船漕運、若曰官給其直、為費実多、則彼用私船者、亦吾民、雖給価、吾民受賜也、上曰、固善、但用官船、先王之法、未敢遽改、（後略）（『成宗実録』巻一二、二年十月乙未〔二十七日〕条）

この記録によれば、孫比長はみずからの見聞にもとづいて、全羅道の漕運についての弊害を述べている。史料Aの李克墩等の上疏とは異なり、漕運船の海難についてはとくに言及していないが、「耗米」（漕運時の欠損米）の負担が水軍（船軍）を疲弊させ、彼らの流亡を促していることを問題視しており、また、「我が国の南方辺患無きは、水軍有るを以ってなり」という表現からも明らかなように、その主眼は船軍を疲弊から救い、南部地方の防備を充実させることにあるとみなされる。要するに、これもまた李克墩等や柳輕による私船漕運論と同趣旨の主張だった。

漕運役専業集団である騎船軍の設置にもかかわらず、このような主張がなされたのは、一つには、騎船軍の大半がもとは船軍から選抜された者たちであり、この時点ではまだ両者の区分がさほど明瞭ではなかったからだろう。[21] また、実際にも騎船軍の労働力だけでは不十分であり、のちの事例（第四節参照）から判断して、このときにも騎船軍とともに一部では依然として軍船と船軍が漕運に使役されていたからではないかと思われる。

結局、孫比長の主張に対して成宗は、官船漕運は「先王之法」であり簡単に変更できないと述べ、これを退けた。したがって、このときも私船賃運は実現しなかった。ただし、『成宗実録』によれば騎船軍は成宗三年（一四七二）八月までに漕軍に改編され、その軍額も従来の二千九百八十人から四千四百七十人に増員されて、二番相遞の立役体制が整えられている。[22] これは、右のような状況に対する王朝政府の対策だったとみることができる。[23]

ところで、成宗三年には官船漕運の弊害をめぐって次の記録にみえるような論議も起きているので、これについても簡単にみておく必要があろう。

D　戸曹啓、今承伝教、輪対者有言、自官船漕転之法立、而国家之利則一、民間之弊則七、不給船価、其利一也、造船毎所役軍千余人、冬月赴役、風飡露宿、飢寒切身、其弊一也、造船匠、受案付実軍贈賂、揑放之、濫役沿海居民及塩干、侵損無厭、其弊二也、三所載船、正当農月、附近諸邑負碩軍、大官則五六十名、小官則三

四十名、来往数旬之間、春耕失時、其弊三也、色吏及差使員伴人、受軍人賂遺、私給畢役帖子、其弊四也、行船時押領事知、受沿海諸邑厚贈、方給無事過境之文、其弊五也、漕転耗減米穀、徴於格軍、因此、破蕩家財、害延一族、逃散絶戸者多、其弊六也、漕転後、守船監考、多率軍人、憑公営私、無不如意、権同万戸、其弊七也、臣等参詳、前此用私船漕転時、本無統領、或先或後、或貪価重載、非但敗船失米、奸詐多端、毎年虚費之数、不下二万余碩、故世祖創立官船、行之十余年、無弊漕運、不可更改、但其造船軍冬月赴役之弊、凡漕船、非毎年改槊改造、或年久朽悪、或遭風見敗、不得已当冬節農隙、役近邑民修造、然抄軍赴役之際、富者獲免、貧者独苦、今後抄軍、須用富実人丁、使免飢寒之苦、観察使及敬差官検挙、如或不公調発、其守令啓聞罷黜、其造船匠侵損沿海居民之弊、今後造船時、令敬差官親監其役、又許軍人陳訴、如有侵損者、依律発辺遠充軍、其負碩軍人春耕失時及受賂私給帖字之弊、負碩軍人、雖前日私舟行用時、不得已以附近人民抄定、但前受教内、漕転載船時、附近諸邑負碩軍、観察使分定後、諸邑不一斉点送者、及押領色吏受賂、不即進呈軍人名目者、令観察使検挙、違者論罪、守令罷黜、今依此受教、申加考察、又将色吏伴人受賂者、限五年定他道残駅吏、其押領事知受贈泛濫之弊、容或有之、所当痛懲、今後許貢吏及船軍陳訴、千戸及事知、依律論罪、発辺遠充軍、其耗減米穀徴於格軍之弊、蓋領船貢吏与格軍、同共盗用例、当分徴、但守令徴督太甚、或有徴過本数者、或並徴隣里遠族者、令観察使、痛行禁止、犯者依律論罪、其守船監考憑公営私之弊、令所在守令及万戸、厳加検挙、亦許軍人陳訴、依律論罪、発辺遠充軍、従之、（『成宗実録』巻一六、三年三月甲子（二十八日）条）

すなわち同年三月、これよりさき、輪対のさいにその担当者が官船漕運の弊害を列挙したのに対し、戸曹はそれぞれの指摘に対応する是正策を提示して成宗の裁可を得たという。

ここでは、輪対者は官船漕運の弊害を指摘するのみである。したがって、それが官船漕運の廃止や、これにか

わる私船賃運の復活などを企図してなされたものであるか否かは、にわかに断定できない。たんに、現行制度の部分的修正を求めただけかもしれない。いずれにせよ、このときの輪対者の発言を従来の私船漕運論と同一視することはできない。

そのことは、輪対者が列挙する官船漕運の弊害の具体的内容についてもいえる。輪対者によれば、官船漕運には、①造船役に使役される民衆の苦痛、②造船匠の収賄不正、③「三所」（全羅道内に設けられた栄山・法聖・徳城の三漕倉か）での税穀の漕運船積み込みに使役される負碩軍の失農、④色吏・差使員の収賄不正、⑤押領事知の収賄不正、⑥漕運時の欠損米穀を格軍（船卒）からの徴収することによる彼らの絶戸・流防、⑦漕運後の守船監考による「憑公営私」（漕船を私的に利用）、といった七つの弊害があるというが、これらのうち⑥を除いた残りの六項目は、いずれも以前の私船漕運論において指摘されたことのないものである。⑥についても、船軍の休息や辺境防備の充実という視点はみられない。

これは、すでに漕運役専業集団として新たに騎船軍が設置されたことで、当時、最大の海路漕運地域だった全羅道にかぎっては、船軍の漕運使役という問題がひとまずは解消されたことによると思われる。騎船軍は、さきに述べたように成宗三年八月までに漕軍に改編されて軍額も増員された。この漕軍を使役する漕運が円滑に運営されさえすれば、船軍の休息も辺境防備の充実も問題となるはずがなかった。輪対者のこの発言は、一方でこうした現状を反映しつつ、他方でそれ以前からの私船漕運論に触発されて、当時の官船漕運体制が抱えているさまざまな弊害にも眼が向けられるようになったことを示すものと理解できる。

しかし、ここで述べられている弊害のうち、①②⑦はたしかに官船漕運固有の弊害といえるが、それ以外については私船賃運を実施した場合でも、漕運それ自体が王朝政府の監督下に運営される以上はつねに発生しうるものである。結局これらは、罰則を強化し、不正摘発を厳格にすることによってしか対応できないものではなかっ

ただろうか。おそらくそれゆえに、これ以後の私船漕運論でこれらの事柄が論じられることはなかった。

四　李克均の私船漕運論と成宗五年の漕運政策論議

前述のように、漕運役専業集団としての騎船軍の設置およびその漕軍への改編や軍額増員などによって、従来の官船漕運体制が抱えていた船軍の漕運使役という問題はとりあえず解消されたものと思われる。史料Cとして引用した成宗二年（一四七一）十月の孫比長の建議を最後に、いったんは私船漕運論が提起されなくなるのもそのためだろう。[24]

ところが、孫比長の建議から約三年をへた同五年（一四七四）七月になって、私船漕運論はふたたび朝議にのぼることになった。次の記録にみえる全羅道観察使李克均の上疏がそれである。

E　全羅道観察使李克均上疏曰、（中略）臣覩道内民弊、無過漕転、風変無時、草嶼難弁、沈没相継、溺死亦多、其幸生存者、則覈其敗船真偽、囚繫他邑、滞獄既久、其妻子無以養之、尽売田宅、冤抑不貲、不特此也、官吏多方鞫詰、織成罪辜而徴之、如貪不能償、則分徴族親隣里、因而失業流離、受苦無窮、臣意以為、依祖宗故事、罷公船、専用私船為便、（中略）命議于院相、申叔舟・鄭昌孫議、請令該曹商議施行、伝曰、可、（『成宗実録』巻四五、五年七月壬午（二十九日）条）

この記録によれば、李克均は全羅道内の民弊で漕運にまさるものはないとして、①漕運船の沈没で多数の溺死者が出る、②生存者も沈没の真偽を調べるために収監され、妻子は養い手を失って絶戸する、③官吏による欠損米穀の強徴によって生存者およびその族親隣里の人びとが失業流離する、といった三つの弊害を列挙する。そして、「祖宗の故事に従って公船を罷め、専ら私船を用うるが便たり」と述べ、私船賃運の復活を主張した。

李克均のこの私船漕運論は、全羅道内の民弊、具体的には漕運に使役される船卒が漕運船の海難によって溺死

したり疲弊する弊害を打開するために主張されたものである。したがって、辺境防備の充実という観点から船軍の漕運使役を問題としてなされた以前の私船漕運論とは、私船賃運の実施を求めている点では同じでも、その意図するところはまったく異なっている。まずこのことを確認しておきたい。

それとともに、李克均の上疏においてもう一つ留意すべきなのは、ここで疲弊・溺死などの弊害が指摘されている漕運船の船卒が、おもに漕軍をさしていると考えられることである。この上疏がなされた成宗五年の時点では、すでに漕運役専業集団として漕軍が存在し、少なくとも全羅道に関しては、もっぱら道内三漕倉所属の漕船と漕軍を動員して漕運を運営する方式がとられるようになっていたからである。だとすれば、各浦営鎮所属の船軍中から航海経験の豊富な者を選抜して組織したはずの漕軍について、この上疏では漕運船の海難による疲弊や溺死が全羅道における最大の民弊として語られていることになる。つまりこの上疏は、漕軍を使役する漕運運営が行われるようになってもなお、漕運船の海難多発という状況には大きな変化・改善がみられなかった事実を示しているのである。

さて、成宗はこの上疏を院相に付議し、申叔舟・鄭昌孫の意見にしたがって戸曹に商議施行させることとした。残念なことに戸曹がこの提案に対していかなる対応をみせ、成宗が最終的にどのような結論を下したかは定かでない。だが、李克均の上疏から約一か月あまりをへた同年九月にも、王朝政府内部で漕運問題をめぐる議論がかわされており、そこでは、当時の漕運に軍船が動員されていた事実が示されるとともに、私船賃運についても言及されている。したがって、李克均の上疏もやはり実現しなかったものと思われる。

では、その九月の漕運政策論議とは具体的にいかなる内容のものだったのかを、次にみてみることにしよう。

F　御経筵、講訖、執義李亨元啓曰、（中略）亨元又啓曰、漕運用各浦兵船、而又用船軍為漕卒、往返幾至半年、万戸独守空営、猝有不虞、何以禦之、且旧用私船時、無敗船、今用兵船、数致覆没、所以然者、兵船体大難

行、而私船輕小易使也、為漕卒者、類多豪強、漕運之際、必雇貧窮無頼之人代之、皆不慣水路、以致覆没、請依水軍作円牌、刻其年貌、依此成案、当発船時、憑考点名以送、則無代役之弊、而皆為慣習水路者矣、上曰、用兵船漕運、先王成法、不可遽革、錫文曰、必用兵船漕運者、欲試行船、而欲使水軍慣習水路耳、祖宗朝、嘗用私船漕転、世祖憑私船給価多費、命用公船、其後漕運多覆敗、人多言其不便、時臣為戸曹判書、請遣郎庁金順命、監護漕船、順命計水程遠近険夷、預定泊船之所、使不得過行、若非順風、勿令発船、且身到泊船処以待船至而考察、以故船無敗者、今三道敬差官、則使千戸押船而行、身由陸路、径到于京而待之、為千戸者、不即発船、擁官妓、日事飲酒、及迫上京之期、則昼夜行船、多致敗没、臣意以為、革三道敬差官、特遣本曹郎庁押来、則庶無敗船之患、且公船漕運、世祖之法、不可遽改、用公船不足、則兼用私船、以試利害為可、（後略）（『成宗実録』巻四七、五年九月癸亥（十一日条））

右に引いた実録記事から明らかなように、それは経筵終了後、司憲府執義李亨元・成宗・曹錫文の三人の間でかわされたものである。いまこれによると、このとき最初に漕運の問題を取り上げたのは李亨元だった。

彼はまず、当時の漕運に各浦営鎮所属の「兵船」すなわち軍船が使用され、また、船軍が「漕卒」すなわち漕軍[25]として使役されていた事実を述べる。そして次に、このような漕運運営では営鎮の防御が手薄になり、かつ漕運船の沈没事故が発生するという弊害のあることを指摘する。ここには、軍船の漕運動員に対する彼の否定的な見方を看取できる。しかし、彼はそれ以上この点に立ち入ることはせず、漕運船沈没の主要な原因として、私船に比して船体が大きい軍船では操船がむずかしく、また、漕軍によって代役者として雇立される「貧窮無頼之人」が水路に通じていないことをあげたのち、「水軍」の例に倣って漕軍の円牌を作成することのみを請うた。

円牌とは、もともと水軍（船軍）に所持させた円形の黒漆木牌で、片面にはその水軍の所属する浦名・姓名・年齢・容貌・居住地を記し、もう片面には篆字で「水軍」の二文字を烙印したものである。[26] 立役した水軍を点呼

するさい、これで本人であるかどうかを確認して代役を防いだ。李亨元が漕軍の円牌作成を請うたのも、「此（円牌、引用者註）に依りて案を成し、発船の時に当たり、憑考点名して以って送れば、則ち代役の弊無く、而して皆な水路に慣習する者と為らん」とあることからわかるように、いうまでもなく、円牌を漕軍にも所持させることで漕軍の代役行為を防ぎ、水路を熟知した者を漕運に使役して漕運船の海難を防止しようという意図からだった。

船軍中の富実豪強者が苦役である船軍役を忌避してみずから立役せず、貧窮者を雇立して代役させる現象は、周知のように世宗代から確認できる。[27] 立役する船軍に円牌所持が義務づけられたのは、まさにこの代役を阻止するための措置だった。[28] 李亨元は、漕軍の新設からいくらもたたない成宗五年のこの段階において、すでにそうした代役現象が漕軍にも顕著となり、[29] 水路に不慣れな貧窮者の漕運役従事によって漕運船の海難多発状況が生み出されている現状を憂慮しているのである。

さきに私は、史料Eにみえる李克均の上疏について、漕軍を使役する漕運運営が行われるようになってもなお、漕運船の海難多発という状況に大きな変化・改善がみられなかった事実を示すものだと述べた。李亨元の上啓によれば、そうした漕運船の海難多発状況を生ぜしめている大きな原因の一つとして、漕軍の代役現象があったことがわかる。

漕軍の新設は、前述のように漕運役専業集団がはじめて確保されたという点で画期的な出来事にはちがいなかった。だが、この時期の漕軍はその配備先が全羅道内の三漕倉のみであり、同じく海路漕運地域である忠清道沿海地域の漕倉には配備されなかったという点で限定的な存在だった。のみならず、如上の李克均・李亨元らの発言内容から明らかなように、新設後まもなくして代役現象が進展し、漕運船の海難多発という漕運運営上の大きな弊害を克服できずにいた点でも、漕運役専業集団としてはきわめて不安定な存在でもあったといわざるをえ

ない。

漕軍の立役を厳重に監視・点検するための（そして、それによって漕運船の海難を防止するための）手段として李亨元によって提案された漕軍の円牌作成問題は、しかしながらこの場ではこれ以上深められなかった。成宗は、李亨元の上啓の核心である漕軍の円牌作成にはとくに言及せず、彼が軍船の漕運動員に対して否定的な態度を示したことに対して、「兵船を用うる漕運」は「先王之法」ゆえに急には変更できないとの意向を表明するにとどまった。さらに、これを受けた曹錫文の発言でも、李亨元とは逆に軍船の漕運動員を支持する立場から漕運船の海難防止策を提起することに重点がおかれ、漕軍の円牌支給についてはまったくふれられなかった。

すなわち曹錫文は、まず軍船の漕運動員について「行船を試みんと欲し、而して水軍をして水路に慣習せしめんと欲するのみ」と述べてその必要性を認める。そのうえで、漕運船の沈没については三道敬差官の怠慢によるところが大きいので、これを廃止して戸曹郎庁が漕運船団の押領（運航指揮）にあたるようにすればよいとし、「公船漕運」は「世祖之法」ゆえに変更できないにしても、公船が不足したら私船を兼用して利害を試すのはよいだろうと語る。しかし、こうした曹錫文の建議もここでは結論を得られなかった。

ところで、さきに九月の漕運政策論議でも私船賃運についてふれられていると述べたのは、曹錫文の発言のこの部分であるが、崔完基によれば、曹錫文によるこのような私船賃運への言及は、成宗と担当官庁である戸曹の官船漕運への執着を挫くことができなかった私船漕運論者側が折衷案として提示した「官私船兼用論」であるという。[38] つまり崔は、曹錫文の私船賃運への言及を私船漕運論の一変型とみているのである。

しかし、「且つ公船漕運は、世祖の法なり。遽かに改むべからず」と公言する曹錫文を、私船漕運論者とみなすことはできない。文脈から判断しても、彼が軍船の漕運動員を維持する立場にあることは明白である。彼は、軍船の漕運動員を維持しながらも、部分的に私船賃運を認めることはかまわないといっているのであり、むしろこ

れは、官船漕運を支持する立場から私船漕運論を主張する側に一定の理解を示したものとみなすべきである。従来の私船漕運論とはまったく次元を異にした建議なのであり、崔のような理解は成り立たない。

だがそれはともかく、以上のような李亨元・成宗・曹錫文らのやりとりは、この時期、全羅道の漕運に漕倉所属の漕船だけでなく各浦営鎮所属の軍船も同時に動員されていた事実を物語るものとして、より重要である。李亨元はそのような現行の体制に否定的だったのに対し、成宗や曹錫文は基本的にそれを支持する立場を表明していた。このことから、全羅道の漕運に軍船を動員することの是非が、この時期、王朝政府内部で一つの論争点となっていたことがうかがえる。そこで注目したいのが、次の二つの記録である。

G　御夕講、講訖、上謂侍講官柳洵曰、今自全羅道来、無乃有民弊乎、洵対曰、聖上勤恤民隠、恵政甚多、故巨弊則無矣、雖或有小弊、特守令未尽奉行耳、但用各浦兵船漕運、脱有風塵之警、何以応之、此可慮也、今已多弁漕船、請勿用兵船、以専防禦、上謂同副承旨玄碩圭曰、前日言此事者多、已令議于院相、其速議以啓、（後略）（『成宗実録』巻四八、五年十月乙酉〔三日〕条）

H　司憲府大司憲李恕長等、上疏曰、（中略）一、全羅諸浦、当春夏転運之時、漕船不足、補以兵船、往還之間、動経旬月、是在浦留防之日少、出浦移使之時多也、無事則已、有事則奈何、一処傾潰、倭寇迸溢、南民久安、孰能枝梧、士民奔波、立塡溝壑、当此之時、雖有智者、不能為之謀矣、議者、不此之察、苟玩目前之無事、不徒兵船之移用、国家大役、則必曰領船軍、臣等常切疚心、兵法曰、毋恃其不来、恃吾有以待之、伏望殿下軫念、勿以南方為恒安、常若倭奴之窃発、毋置兵船於不可用之処、毋役船軍於不当労之地、益勤辺防、永図治安、（中略）、上皆嘉納、（『成宗実録』巻四八、五年十月庚戌〔二十八日〕条）

これらはいずれも、さきの李亨元・成宗・曹錫文らによる漕運政策論議ののち、十月になって軍船の漕運動員に反対する主張が連続して朝議にのぼった事実を伝えている。

このうち史料Gは、夕講終了後、全羅道の民弊についての成宗の下問に対する侍講官柳洵の答弁と、それへの成宗の対応を記す。柳洵は全羅道漕運における軍船の漕運動員を廃止し、漕運には漕船のみを使用して軍船は防御専用とすべきことを請い、これを受けた成宗は、この問題は以前から多くの臣下によって要求されているものだと述べて、その取り扱いを院相に議論させるよう同副承旨玄碩圭に命じた。しかしその後、柳洵の建議が成宗によって採択された形跡はない。

次に史料Hには、柳洵の建議から二十五日後になされた大司憲李恕長等による上疏の内容が記されている。それによれば、李恕長等は全羅道の漕運運営について、各浦営鎮では漕運時に漕船が不足すると軍船で補う状況にあり、これがために船軍の在浦留防日数が減少して有事のさいに十分な備えができないと語り、軍船の目的外使用を禁じ、船軍の他役動員をやめて辺境防備を充実させることを主張した。

この記録は、当時の全羅道の漕運が軍船のみならず各浦の船軍までも使役して運営されていたことを明確に示すものとして注目される。軍船の漕運動員は、船軍の漕運使役をともなうものだったのである。しかもこのときは、「上皆な嘉納す」とあるように李恕長の上疏すべてが成宗に受け入れられており、軍船と船軍の本務への専従という要求についても裁可されたとみてよい。

さて、軍船（および船軍）の漕運動員廃止を求める柳洵・李恕長等の建議が、ともに辺境防備の充実を意図してなされたものであることは史料GHによって明らかである。したがって、これらもまた成宗元年（一四七〇）から翌二年にかけて提起された私船漕運論（史料ABC）と同趣旨のものといえる。かつての私船漕運論と異なるのは、柳洵の場合、「各浦の兵船を用いる漕運」を廃止する代替措置として、私船賃運の復活ではなく漕船だけによる漕運運営の徹底を求め、一方、李恕長等のほうは、ただたんに軍船の漕運動員を禁じることを要求するにとどまっている点だけである。

それにしても、すでに各漕倉所属の漕船と漕軍による漕運運営が行われていたはずの全羅道の漕運において、依然として軍船と船軍の動員も継続され、そのために成宗元年から二年にかけての私船漕運論にみられたのと同じ弊害が指摘されたというのは、漕船と漕軍による漕運運営が徹底しえず、所期の目的をはたしえなかったことを意味していよう。史料Fにおいて成宗や曹錫文が語るように、軍船（および船軍）の漕運動員はあくまで「先王之法」であるゆえに軽々しく廃止することもできず、また、軍船を常時稼働させ、かつ船軍を水路に慣れさせるという軍事上の配慮がその背後にあったことも事実ではあろうが、しかし一方では、李恕長等の上疏に「漕船足らずんば、補うに兵船を以ってす」ともあるように、漕船と漕軍だけでは全羅道内の税穀漕運に十分に対応できなかったことが、軍船（および船軍）が漕運に動員された最大の原因だったのではないだろうか。

では、なぜに漕船と漕軍だけでは全羅道内の税穀漕運に十分に対応できなかったのかといえば、輸送される税穀量の問題もさることながら、史料Fの李亨元の建議にあった、漕軍の代役現象が顕著となり、水路に通じない貧窮者が雇立されることで漕運船の海難が絶えなかったことをその理由としてまずは指摘できるように思う。豪強な漕軍が避役し、また漕船に乗り組んだ代役漕軍も多数溺死して、漕軍は慢性的に不足状態に陥っていたのではなかっただろうか。漕運船の海難が多発すれば漕船の消耗もそれだけ激しくなり、やはり不足を生じていたものと推測される。このような状況のなかで、軍船（および船軍の）漕運動員はやむをえざる措置だったにちがいない。

ともあれ、史料Hの李恕長等の上疏が採択されたことで、全羅道の漕運における軍船（および船軍）の動員廃止は実際にも行われたようである。現に、これ以後も私船漕運論を中心とする漕運政策論議はしばしば繰り返されたが、そのさいに全羅道の漕運における軍船・船軍の動員が問題とされることは二度となかった。

（未完、一九九八年十一月四日成稿）

【註】

(1) 世祖代・成宗代前半における漕運制の整備については、六反田豊「李朝初期の田税輸送体制—各道単位にみたその整備変遷過程—」(『朝鮮学報』第一二三輯、一九八七年)、同「海運判官小考—李朝初期におけるその職掌と創設背景—」(『年報朝鮮学』創刊号、一九九〇年)、同「李朝初期の漕運運営機構」(『朝鮮学報』第一五一輯、一九九四年)、同「朝鮮初期漕運制における船卒・船舶の動員体制」(『朝鮮文化研究』第四号、一九九七年)、などを参照。

(2) 『経国大典』巻二、戸典、漕転条、同書巻四、兵典、番次都目条、など。

(3) 崔完基『朝鮮後期船運業史研究』(一潮閣、서울、一九八九年)「第1章　官船漕運体制下의 私船賃運活動」八頁。

(4) 崔完基、前掲書「第1章　官船漕運体制下의 私船賃運活動」九～一四頁。

(5) 崔完基、前掲書「第1章　官船漕運体制下의 私船賃運活動」一四～二四頁。

(6) この点について崔は、成宗代の漕運政策論議を世祖政治への反発ないし『経国大典』体制への挑戦と捉え、「成宗代には世祖政治に対して批判的立場に立っていた新進士類が大挙登用され、政治の主導権を握った」(崔完基、前掲書「第1章　官船漕運体制下의 私船賃運活動」二三頁)と述べる。しかし、これをそのまま受け入れるわけにはいかない。いわゆる勲旧派と士林派の政治的対立という様相が成宗代の漕運政策論議にまったくみられなかったわけではないだろうが、成宗の即位当初、慈聖大王大妃(世祖妃)の垂簾聴政期(成宗即位年(一四六九)～同七年(一四七六))にもすでに官船漕運の是非をめぐる論議は起こっており、これを士林派と結びつけて説明することはできないと思う。また、成宗代に士林が政治の主導権を握ったというが、士林政権の成立は、通説では十六世紀後半の宣祖代(一五六七～一六〇八)ではなかっただろうか。

ところで、かつて私も成宗代の漕運政策論議について、「こうした動きは、士林派による世祖政治(勲旧派)への反発という要素を多分に含みながら、漕運船団の海難続発や、船軍・軍船を漕運に動員することの弊害など、現実の諸課題を背景としたものであった」(傍点は引用者。六反田豊、前掲「朝鮮初期漕運制における船卒・船舶の動員体制」八八頁)と述べたことがある。しかし、右のような理由から、「多分に」という表現は不適切なものと現在は考えている。

(7) 崔完基、前掲書「第2章　税穀賃運策으로의 転換」参照。

(8) 『成宗実録』にみえる漕運政策関連記事のなかには、かなり長文のものも散見されるが、このような作業の性格上、本稿ではそれらの記録を煩をいとわず一つ一つ引用しながら論を進めていく形をとる。この点、あらかじめ諒解されたい。

(9) 以下、本節での叙述はとくに註記した箇所を除き、六反田豊、前掲「朝鮮初期漕運制における船卒・船舶の動員体制」による。

(10) 朝鮮初期の軍用船は、「軍船」「兵船」「戦艦」など記録によってまちまちに表記されているが、本稿では金在瑾『朝鮮王朝軍船研究』(서울大学校人文大学韓国文化研究所、서울、一九七六年)にしたがって、「軍船」を軍用船の総称として用いる(同書「一・朝鮮初期の軍船」九頁)。

(11) 恭讓王代の漕運制については、六反田豊「高麗末期の漕運運営」(『久留米大学文学部紀要(国際文化学科編)』第二号、一九九三年)を参照。

(12) 本稿では、漕運に従事する船舶の総称として「漕運船」を用い、漕倉に配備された漕運専用船を「漕船」と表記して両者を区別する。

(13) 以下、太宗代の官船漕運見直し論については、六反田豊、前掲「李朝初期の田税輸送体制」五三〜五七・八九〜一〇〇頁を参照。

(14) 保法の実施による軍額の増員については、陸軍士官学校韓国軍事研究室『韓国軍制史』(陸軍本部、서울、一九六八年)「第二章 近世朝鮮前期軍事制度의 成立」一五二〜一六八頁を参照。また、鎮管体制の成立については、同書の「第一章 近世朝鮮前期軍事制度의 成立」一五二〜一六八頁を参照。

(15) 『世祖実録』巻二七、世祖八年二月乙未(三十日)条には、

戸曹啓、(中略)忠清上道及江原・慶尚道田税布貨、皆以左道站船運之、而公船不足、用以私船、給価漕運、辛巳年、私船敗没、耗米至八百余石、今按本道所属站船八十艘内、京畿二艘・忠清道六艘・江原道二十四艘、至今未弁、并前傷破船、共三十二艘、雖毎加催督、江原道諸邑、彫残為甚、弁造無日、宜令造船所別造漕船二十艘、又於未弁諸邑、収納船材、并此造作、然後庶合大典漕転之意、材木出処・造船条件、具陳于後、(後略)

とあり、崔完基はこの記録の「辛巳年」より前の部分だけを取り出して、このとき戸曹は漢江の左道水站での漕運に私船を動員することを主張したと述べる(崔完基、前掲書「第1章 官船漕運体制下의 私船賃運活動」二一頁)。しかし、「辛巳年」以下の部分まであわせて読めば、こうした理解は誤りであることは一目瞭然である。この戸曹上啓は、官船である站船確保が順調にいかず、私船をも賃用せざるをえない現状を憂慮し、早急に站船を補充するための方策を提起したものである。世祖代において漕運に私船賃運の導入が主張されたことは、すくなくとも文献上には確認できない。

(16) もしも船価問題が世祖による官船漕運体制整備の本質的な動機だったとすれば、次の記録にみえるような事実をうまく説明でき

ないのではないだろうか。

詳定庁啓、田税毎一斗、船価随其遠近、或六七合、或一升七合、入江倉価五夕、入京倉価二合、役人価三夕、以此四価、並令上納、今考税案、如元貢一万碩、毎一斗、船価一升七合、則計一千七百碩、入江倉価五夕、則計五十碩、入京倉価二合、則計二百碩、役人価三夕、則計三十碩、并載租案上送、役人価外、余三価並納京倉、因此、州倉虚竭、既以公船漕転、而恒貢外、并船価上納未便、且広興倉在江、可除入京価、他各司在京、可除入江倉価、而亦令上納尤未便、今後船価及広興倉入京価・京各司入江倉価、並納州倉、以補軍需、余価上納何如、従之、(『成宗実録』巻九、二年二月癸酉〔三十日〕条)

私船所有者に支給される船価とは、本来、納税者である農民から付加税として徴収されるものである。この記録にみえる詳定庁の上啓がなされた成宗二年(一四七一)は、もちろん官船漕運が実施されていた時期だが、注目されるのは、このときにおいても漕運にさいして入江倉価・入京倉価とともに船価が付加税として農民に賦課され、上納されていることである。しかも、詳定庁はそうした現状に対して、「既に公船を以って漕転するも、恒貢の外、并びに船価を上納するは未だ便ならず」と述べてはいるものの、船価の徴収自体は廃止せず、そのぶんの米穀を軍需補填のために各郡県の倉庫に留置することを請うて成宗に裁可されている。つまり、船価の徴収はこれ以後も続けられたわけである。

(17)『成宗実録』巻六、元年七月甲申(八日)条。

(18)六反田豊、前掲「朝鮮初期漕運制における船卒・船舶の動員体制」八九〜九一頁。

(19)栄山倉は羅州、法聖浦倉は霊光、徳城倉は咸悦にそれぞれ設置されていた。このうち、徳城倉については、成宗十八年(一四八七)に隣県である竜安に移設され、以後は得成倉と称した(六反田豊、前掲「李朝初期の田税輸送体制」七六〜八八頁)。

(20)六反田豊、前掲「朝鮮初期漕運制における船卒・船舶の動員体制」九〇〜九一頁。

(21)金鎔坤「朝鮮前期 漕軍—漕運과 관련하여—」(『明智史論』創刊号、竜仁、一九八三年)八七頁。

(22)『成宗実録』巻二一、三年八月丁丑(十三日)条。

(23)その後も、成宗四年(一四七三)九月には賞罰規定が強化され(『成宗実録』巻三四、四年九月丁未(十九日)条)、また、同五年(一四七四)七月には「漕軍蘇復節目」にもとづいて千四百九十人の増員がはかられることで二番立役一番休息の立役体制が確立される(同書巻四五、五年七月辛酉(八日)条)など、漕軍を使役した漕運の安定的運営のための措置は連続して実施された。

(24)成宗二年(一四七一)十月の孫比長による建議以後、私船漕運論については同五年(一四七四)七月までみられなかったが、こ

の間、同三年（一四七二）三月に官船漕運体制の弊害が議論されたことは第三節においてみたとおりである（史料D）。さらに、同四年（一四七三）四月には、全羅道漕運船の海難防止策として、全羅道内の税穀の一部を忠清道内の漕倉に収納することで漕運距離を短縮しようという主張（本稿ではこれを移納論と称する）が提起されている（『成宗実録』巻二九、四年四月庚辰（二十日）・辛巳（二十一日）条）。移納論は以後もしばしば議論されているので、これについては第六節で詳しく検討したい。

(25) まず、「漕運は各浦の兵船を用い、而して又た船軍を用って漕卒と為す」という記述から、「漕卒」の実体は「船軍」であることがわかる。しかも、これに続けて「往返幾んど半年に至り、万戸独り空営を守る」とあることから、その「船軍」とは各浦営鎮に所属する水軍の軍卒であることも明白である。さらに、李亨元のいう「水軍」もまた水軍の軍卒をさしているとみてよい。つまり「漕卒」＝「船軍」＝「水軍」となる。ところが、李亨元は「水軍」の例に倣って「漕卒」の円牌を作成することを請うているのだから、「水軍」と「漕卒」とは一方では明らかに区別される存在でなければならない。「水軍に依って」とあるように、すでにこのとき「水軍」＝「船軍」の円牌所持は実施されていたのであり、その「水軍」＝「船軍」を漕運に使役するのにあらためて円牌を作成し、支給する必要はないはずである。にもかかわらず、「漕卒」の円牌作成を主張したということは、ここでいう「漕卒」が漕運役専業集団である漕軍をさしているとみるほかない。「漕運は各浦の兵船を用い、而して又た船軍を用って漕卒と為す」という李亨元の発言の後半部分は、漕軍がもとは船軍中から選抜された者たちによって構成されていたことを表現したものとみなすべきだろう。あるいは、この発言の前半部分にあるように、当時は漕船のみならず「兵船」すなわち軍船も漕運に動員されていたので、それにともなって船軍の一部も漕運役に従事していたことを示すものかもしれない。いずれにせよ、ここにみえる「漕卒」は漕軍をさすとみてさしつかえない。

(26)『経国大典』巻四、兵典、番次都目・水軍条。

(27) 李載龔『朝鮮初期社会構造研究』（一潮閣、서울、一九八四年）「第2編第2章　朝鮮初期의 水軍」一三二～一三三頁。

(28)『世宗実録』巻一一六、二十九年四月壬寅（十一日）条。

(29)『成宗実録』には、

戸曹啓、前承伝教、自今諸道田税、勿委守令、択諳練朝官、兼帯戸曹郎庁職銜、臨時発遣監納、臣等参酌已前受教可行節目録啓、（中略）一、漕卒多以残劣貧寒者抄定、不堪其役、甚未便、今後択富実人抄定、其守令有違者罷黜、不能検挙海運判官、并重論、（中略）従之、（同書巻二一、三年八月戊寅（十四日）条）

という記事もあり、成宗三年（一四七二）の時点において漕卒（漕軍）に「残劣貧寒者」が多く充定される弊害が生じていたことがわかる。これをただちに「富実人」による代役現象の結果とみることはできないにしても、少なくとも「富実人」の漕軍役忌避傾向がこのときすでに顕著となっていた事実を読み取ることは可能だろう。

(30) 崔完基、前掲書「第1章　官船漕運体制下의 私船賃運活動」一三頁。