

李朝初期漢江の水站制度について

六反田, 豊

<https://doi.org/10.15017/2230259>

出版情報 : 史淵. 128, pp.77-120, 1991-02-28. 九州大学文学部
バージョン :
権利関係 :

李朝初期漢江の水站制度について

六 反 田 豊

目 次

- 一 はじめに
- 二 漢江水站制度の成立過程
- 三 漢江水站の所在地
- 四 水站の機能
 - 1 漕運および各種物資の輸送
 - 2 上京倭人の送迎・接待
- 五 水站の組織
 - 1 水站転運判官
 - 2 水夫および水站奴
 - 3 站船
- 六 むすび

一 はじめに

李朝時代には、全国各地で徴収される田税その他の税穀を王都漢城府に運び込むために、主として船が利用された。そして、十七世紀になって私船による貨運活動が本格化する以前においては、王朝国家直営の漕運がそうした税穀輸送のほとんどすべてを独占していたといつてよい。

時期によって多少の変動はあるものの、各地から王都までの漕運のルートはおおむね次の三つに大別することができる。すなわち、①朝鮮半島の南西海岸沿いに海上を北上して漢江の河口に達し、そこから王都まで漢江を遡るルート、②漢江を上流から下流へと下って王都に至るルート、③礼成江を下って漢江の河口に入り、そのまま漢江を遡上して王都に至るルート、がそれである。このうち、①は主として忠清道沿海地域と全羅道（慶尚道沿海地域もこれに含まれる時期がある）の税穀を輸送するためにとられたルートであり、②は忠清道内陸地域と江原道・慶尚道の税穀、そして③は黄海道の税穀を輸送する際のルートにそれぞれ該当する。さらにいえば、①はルートの大部分を海上での沿岸航路が占めるものであるが、②③はともに漢江をメイン・ルートとしており、いわば漢江漕運といふべきものであった。

ところで、李朝時代の漕運は収税地でもある漕倉を起点にして国家が確保した船舶と労働力によって王都所在のいわゆる京倉まで税穀を輸送する制度であり、海上での漕運であれ漢江漕運であれ、その点で異なるところはない。しかし、海上での漕運が原則として漕倉所属の漕船と漕軍を用いて行なわれるのに対し、漢江漕運の場合には漕倉に所属する船舶と労働力はなく、かわりに漢江沿岸各地に設けられた「水电站」と呼ばれる水運機構が中心となり、そこに所属する船船と水夫がこれに動員された。

当時漕運の中心をなしたのは、海上での漕運である。朝鮮最大の穀倉地帯である全羅道の税穀が、このルートによ

って輸送されたからである。したがって、李朝漕運制研究を進めるにあたってまず注目すべきものも、当然に海上での漕運ということになるだろう。けれども、だからといって漢江漕運のはたした役割を過小評価するわけにはもちろんいかない。漕運制全体として把握するためには、両者ともに検討されるべきである。とりわけ、一部には田稅布貨の形で徴取されるものがあつたにせよ、後代に比して田稅の布納化・金納化がさほど進んでいなかった李朝前半期においては、忠清・江原・慶尙および黄海といった各道の稅穀が漢江を経て王都に航送されたわけで、その重要性は決して小さいものとはいえない。しかも漢江での漕運は、いまも述べたように海上での漕運にはみられない水站制度を軸に行なわれていた。

それでは、漢江の水站とはそもそもどのような機構なのだろうか。また、それはいつ設置され、漢江沿岸にどのよう¹に分布していたのだろうか。漢江漕運の実態を理解するうえで、こうした点の解明は不可欠であるように思われる。だが残念なことに、これまで水站制度を取り扱った本格的な研究は皆無に等しく、ごく基本的な事柄を除いて、その具体的な姿はほとんど明らかにされてはいない。

そこで私は、本稿において、李朝漕運制研究ならびに李朝河川交通史研究の一環として、漢江での漕運を担った水站制度についての基礎的な考察を試みることにした。すなわち以下においては、漢江水站制度の整備が本格的に始められていちおうの完成をみるに至る李朝の初期に時代を限定し、水站制度の成立過程とその所在地、さらには機能や組織の具体的な内容をできるかぎり詳細に検討していきたいと思う。

二 漢江水站制度の成立過程

漢江に水站制度が施行されたのは、『高麗史』をはじめとする各種の文献が門下侍中鄭夢周の建議によって朝鮮にはじめて水站という水運機構が置かれたと伝える、高麗最末期の恭讓王二年（一三九〇）のこと²であったと考えられる。

このとき水站が設置された河川の名称や水站の組織、および制度の詳細を知ることが、現存する記録からは不可能であるが、かなり後代のものとはいえ、たとえば『度支志』（正祖十一年〔一七八七〕）外篇卷七、版籍司、漕転部、水站条には、この水站制度創始の記述につづけて「我朝仍之、設左右水站、置水運判官」と記されており、それが李朝時代の漢江水站制度の母体となったことは、ほぼまちがいないと思う。

高麗から李朝へと王朝が交替したのち、漢江の水站制度が本格的に整備され始めるのは、太祖四年（二三九五）からであった。『太祖実録』には次のような記事がみえる。

A 置水路転運所完護別監、自龍山江至忠州淵遷凡七所、每所隸戸三十、（同書、卷七、四年正月丙午〔十一日〕条）

すなわち、この年の正月に水路転運所完護別監と称する官職を新設し、王都漢城府の龍山江から忠清道忠州牧の淵遷に至る漢江沿岸七か所の水路転運所にそれぞれ三〇戸ずつの労働力を配して、その管轄下においたのである。

ここにみえる水路転運所とは、さきに触れた、鄭夢周の建議にかかる高麗末期の水站を基礎とするものであろう。それがこのとき以前からすでに存在していたのか、そしてそうだとすれば、漢江にはここで言及されている七か所のほかにも設置されていたのか、あるいは漢江以外の河川にも設置されていたのか、等の点は明らかでない。けれども、少なくともこのとき漢江沿岸の龍山江から淵遷に至る七か所に関しては、それぞれ三〇戸ずつの労働力が確保され、完護別監がそれらを統轄するという形で制度化がなされたのである。そしてこの制度化は、その前年である太祖三年（一三九四）十月に旧都開京から漢陽（遷都の翌年に漢城府と名を改めた）³への遷都が断行されたの⁴にもなう措置であったとみなすことができる。漢陽が新王朝に選定されたのが、まさに漢江漕運の適地としてのその地理的条件に由来する⁵ことを証する一例であらう。

ところで、「水路転運所」という名称は、実録では前掲史料Aにみえるだけである。その後『太宗実録』では、①「水站干」（卷七、四年五月癸亥〔二十三日〕条）、②「右道水站夫」（卷一七、九年四月丁丑〔五日〕条）、③「左道水站別監」

(卷二八、十四年九月壬申(二日)条)、④「左右道水站轉運別監」(卷二八、十四年十二月壬申(三日)条)などあることから、すでに太宗四年(一四〇四)までには、それはたんに「水站」と称されるようになっていたと考えられる(①)。「水路轉運所完護別監」が「水站(轉運)別監」と記されるようになるのも、これにともなう官職名改定の結果であろう(③④)。さらに、水路轉運所完護別監の当初の管轄区域はのちの左道水站到該當する部分であったが、太宗九年(一四〇九)の時点ではすでに左道・右道二つの水站組織が別個に存在しており、水站別監も左道・右道それぞれに任命されていたことがわかる(②③④)。

太宗朝には、このように着々と漢江水站制度の整備が進められた。そうして太宗十三年(一四一三)十一月には、他の公私船舶とともに水站所屬船の船籍が司宰監によって管理されることが法制化され、さらに翌十四年の末に至って、次に引く記録にみえるように制度の改革が相次いで行なわれた。

B 改水站干為水夫、自果川黑石至忠州金遷水站干等告状曰、某等本係良人、以居於水辺、屬於水站干、挽舟漕運、誠後世与未弁良賤者及婢妾產屬補司宰監水軍者混淆、有妨子孫仕路、願以屬司宰監水軍、代水站役、將某等移屬良役、命曰、宜与司宰監水軍區別、号為水夫、(『太宗實錄』卷二八、十四年十一月丙辰(十七日)条)

C (前略) 改左右道水站轉運別監為使・副使・判官、從其前資注授、左道兼広津渡丞、右道兼碧瀾渡丞、(後略)(同書、卷二八、十四年十二月壬申(三日)条)

まず史料Bによれば、太宗十四年十一月、それまで京畿果川県の黒石津から忠清道忠州牧の金遷に至る漢江江辺に居住する良人を水站到所屬させて水站役(「挽舟漕運」)を賦課し、これを水站干と称していたが、彼らは良賤身分の不明確な者や婢妾所生の所屬機関である司宰監水軍との混淆によって子孫の官途進出に支障をきたすのを恐れ、他役への移屬を請うた。しかしそれは許されず、ただ司宰監水軍との區別を明瞭にするために水夫と改称されることになったという。

次に史料Cは、その翌月に左右道水車站轉運別監を使・副使・判官に改編したことを記しているが、水車站運使および副使については、後述のように他の記録にその名を確認できない。おそらく存在したにしても、ごく短い期間だったのではないだろうか。一方、判官はその後も各種の記録に見出され、水車站の現場にあって各種の業務を統轄していたのが判官であったと考えられる。

こうして、左道・右道の二つの水車站組織を一人の水車站轉運判官（略して水運判官または水車站判官ともいう）がそれぞれ統轄し、そこに所属する水夫（ほかにも水車站奴があった。この点、後述）と站船を用いて漕運を中心とする水車站業務を行なう、という李朝の漢江水車站制度は、太宗十四年（一四一四）十二月のこの時点をもってひとまず成立をみるに至ったということがができる。むろん、これ以後も細部での変動はみられるが、その基本的な枠組みは李朝後半期に至るまで変わることはなかった。

三 漢江水車站の所在地

それでは、水車站は漢江沿岸にどのように分布していたのだろうか。

李朝建国もない太祖四年（一三九五）に水路轉運所完護別監が新設されたとき、この官職が統轄した七か所の水路轉運所の所在地は、前掲史料Aでは漢城府の龍山江と忠州牧の淵遷以外には明記されておらず、残り五か所については知るすべがない。

しかし、漢江の水車站制度がいちおうの成立をみた太宗朝以後には、水車站の所在地に言及した記録がいくつか存在する。もっともはやい時期のものとして、まず次の実録記事をあげることができる。

D 加定站夫、前広州教授官皮子休等陳言、水站之民加定、依船軍之例、分爲左右領、兵曹承教、与議政府・諸曹擬議啓曰、水站在処各官、軍籍相考、忠清道忠州二十七名、江原道原州五十七名、京畿川寧八十名、楊根七十二名、

広州七十五名、果川四十六名、衿川五十二名、合四百九名、右道水站、潮水行船、力役輕便、左道自果川黒石站
至忠州金遷站六站、漕輦頗多、又倭客人往返、事務多重、右各站水夫、前数各二十名、今於每站加定正軍十名、
各給奉足二名、每一領十五名、分爲左右領、立番何如、從之、(『太宗実録』卷三五、十八年正月甲子〔十三日〕条)
この記録では、太宗十八年(一四一八)当時の漢江の「水站在処各官」として、忠州(忠清道)・原州(江原道)・川寧・
楊根・広州・果川・衿川(以上、京畿)の七郡県があげられており、そのうち忠州牧と果川県についてはそれぞれ金遷・
黒石という水站名まで知ることができ⁷⁾る。

次に、世宗十四年(一四三二)に撰せられた『新撰八道地理志』をその基本的内容として端宗二年(一四五四)に成
立した『世宗実録』地理志にも、漢江の水站所在地として、川寧県に梨浦、楊根郡に西深灘、広州牧に津村津、果川
県に黒石津の名がそれぞれ確認でき、さらに、中宗二十六年(一五三一)成立の『新增東国輿地勝覽』にみえる忠州牧
の金遷站・嘉興站(いずれも「新增」部分)、広州牧の下津站、果川県の黒石站の三か所も漢江の水站と考えられる⁸⁾。

このほか、さきの『度支志』外篇卷七、版籍司、漕輦部、水站条にも漢江の水站所在地として「忠州可興、原州興
原、楊根大灘、広州下津、露梁黒石」と記されており、十八世紀後半の事情を伝えるものではあるが、参考になる。

これらの諸記録にみえる漢江水站の所在地を一覧表にまとめると表1のようになる。これによると、漢江の水站は
時期によって同一郡県内でその所在地が変動しているものがあり、また、時代が下がると水站そのものが廃止された
ところもみられる。そこで表1に基づきながら、各郡県ごとに水站の時期的変動の概略を把握し、あわせてそれぞれ
の所在地の現地比定を簡単に行なっておこう⁹⁾。

〔忠州〕 忠州牧では、はじめ水站は金遷に設けられていたが、『東国輿地勝覽』の第三稿本が成った燕山君五年(一
四九九)からその増訂作業の結果『新增東国輿地勝覽』が成立する中宗二十六年(一五三一)までの間に嘉興站(ある
いは可興站。「嘉」と「可」は音通する¹⁰⁾)が増設され、やがて金遷站は廃されたようである。

『太宗実録』卷35.18年正月甲子条 (史料D)		『世宗実録』地理志	『新增東国輿地勝覽』	『度支志』
忠州	州寧根州川	梨浦 西深灘 津村津 黒石津	金遷站・嘉興站 下津站 黒石站	可興 興原 大灘 下津 黒石
原州	州寧根州川			
川楊	州寧根州川			
広果	州寧根州川			
嶺	州寧根州川			

(空欄は原史料に記載のないことを示す)

表1. 各種記録にみえる漢江水站

この二か所の水电站所在地のうち、まず金遷はあるいは淵遷とも称し、李朝初期には忠清道内陸部および慶尚道(太宗三年(一四〇三)以前は北部内陸地域のみ)の田税収納漕倉である徳興倉と慶原倉が置かれ、田税の収税・載船地として漕運の一大拠点であった。この地は、旧日本陸軍参謀本部陸地測量部発行の五万分の一地形図『忠州』(一九一八年発行)では忠清北道忠州郡可金面倉洞に比定できる。¹¹⁾

一方の嘉興は、世祖十一年(一四六五)に忠清道内陸部と慶尚道の田税を一括収納する漕倉として可興倉が設置された場所である。金遷よりやや漢江下流に位置し、五万分の一地形図『牧溪』(一九一八年発行)では忠清北道忠州郡可金面可興里に比定できる。

ところで、忠州牧の水电站所在地が金遷から嘉興へと変更になった正確な年代はわからないが、その理由は、いまも述べたように世祖十一年に可興倉が新設されて忠清道内陸地域と慶尚道田税の収税・載船地がここに一元化されるにともない、金遷の漕運拠点としての役割が喪失したことにあると考えられる。しかし、『新增東国輿地勝覽』では「新增」の部分に両者を併記しており、しばらくの間、この二か所に水站が並存していた可能性は否定できないだろう。

〔原州〕 原州牧の場合、『度支志』だけが水电站の所在地として興原の名をあげているにすぎない。しかし太宗十八年(一一八八)当時、原州牧

内に水站のあったことを前掲史料Dは示唆しているし、一方『度支志』が記すところの興原は江原道田税を収納する漕倉の一つである興原倉の所在地でもあることから、その地にはすでに初期から水站が置かれていたと考えてよいだろう。興原は、五万分の一地形図『原州』（一九一八年発行）では江原道原州郡地正面安昌里倉洞に比定できる。

〔川寧〕 川寧県には梨浦に水站が置かれていたが、この地は李朝初期、忠清道内陸地域の田税の収税・載船地の一つであった。五万分の一地形図『梨浦』（一九一八年発行）では京畿道驪州郡金沙面梨浦里に比定できる。しかしながら、梨浦に水站があったことを記すのは、表1によれば『世宗実録』地理志だけであり、李朝後半期にはそれは廃止されていたようである。おそらく、忠州牧の金遷の場合と同様、漢江沿岸の収税・載船地が可興倉に一元化されていく過程のなかで漕運拠点としての存在意義を失ったのであろう。

〔楊根〕 楊根郡では、はじめ水站は西深灘に置かれていたが、李朝後半期になって大灘に移転していることがわかる。

まず西深灘については、『世宗実録』地理志および『新增東国輿地勝覽』にそれぞれ次のような記述がみえる。

西深灘〔在郡南、西流為大灘（後略）〕（『世宗実録』卷一四八、地理志、京畿楊根郡条）

西心灘〔在郡南三十里、大灘下流〕（『新增東国輿地勝覽』卷八、京畿楊根郡山川条）（ともに「」内は割註、以下同じ）

「深」と「心」は音通するから両者は同一地に対する記録とみなしうるが、問題とすべきは、両者の記述が西深灘と大灘との位置関係をめぐって正反対の見解を示していることである。つまり、『世宗実録』地理志では大灘の上流が西深灘であるのに対し、『新增東国輿地勝覽』ではこれとは逆に西深灘は大灘の下流と記しているのである。

この点に関して、たとえば『大東輿地図』（金正浩、哲宗十二年（一八六一）第一三葉には「大灘」の名を記すだけで決め手にならないが、『輿地図書』（英祖四十一年（一七六五）頃）京畿楊根郡の付図では衙舎を描いてある邑治の南、漢

江が新隠川と合流する南岸に「西心灘」とあり、さらにその下流に「波乃灘」「大灘」を順に記していて、これは『世宗実録』地理志の記述と合致する。よって、『新增東国輿地勝覧』の「大灘下流」は「大灘上流」とすべきところであろう。となると、大灘が後述のように五万分の一地形図『磨石隈里』（一九二七年発行）にみえる京畿道楊平郡楊西面大心里大灘里に比定できるところから、西深灘はその上流、五万分の一地形図『梨浦』の京畿道楊平郡葛山面仰德里付近に比定できるのではないかと考えられる。

さて、一方の大灘は、『大東輿地図』第一三葉では楊根邑治の西方約一五里（約六キロ）¹³の漢江左岸にその名を確認でき、さきに述べたように、五万分の一地形図『磨石隈里』では京畿道楊平郡楊西面大心里大灘里に比定できるだろう。

なお、西深灘から大灘への车站移転の理由は不明である。

〔広州〕 広州牧には、はじめ津村津に车站が設けられていたが、のちにやはり理由は不明だが下津站に移転し、これが李朝後半期まで存続した。その移転の時期は、『世宗実録』巻四〇、十二年十月癸亥（二十五日）条にすでに「下津站」の名が確認できるので、世祖十二年（一四六六）より以前であったことがわかる。

まず津村津に関しては次の記録に注目したい。

渡迷津「在州東北、有渡船」 其西曰津村津「在州北、津頭置水站、站船十五艘」 又其西有広津渡「有渡丞、
 議察出入、以左道水站転運判官兼之、専掌漕運」(『世宗実録』巻一四八、地理志、京畿広州牧条)

つまりこれによると、広州牧内を流れる漢江は、上流から渡迷津、津村津、広津、と名称を変える。『大東輿地図』には津村津という地名を見出せないが、五万分の一地形図『霧島』（一九二六年発行）では、広津に比定されるところとされる京畿道高陽郡霧島面広庄里広津里との位置関係から推して、京畿道広州郡東部面船里または望月里付近がその地にあたるのではないかと考えられる。

次に下津についてであるが、この地の位置を確定する際には『新增東国輿地勝覽』の以下の記述が参考になる。

下津站「在州西二十里」(同書、卷六、京畿広州牧駅院条)

広津「在州西十八里」(同書、卷六、京畿広州牧山川条)

すなわち、この二つの記述から、下津は広津と隣接した地点であることがわかる。したがって、『大東輿地図』には該当する地名はみえないものの、五万分の一地形図『蘆島』で広津に現地比定される京畿道高陽郡蘆島面広壮里広津里のやや西方の漢江沿岸に比定できるだろう。

〔果川〕 果川県には、李朝初期から後期に至るまで一貫して黒石津に水站が置かれていた。それは、『新增東国輿地勝覽』に、

黒石站「在県北二十五里、(後略)」(同書、卷八、京畿果川県駅院条)

とあるように、果川県の北二五里(約一〇キロ)に位置するという。『大東輿地図』には該当する地名を見出せないが、五万分の一地形図『京城』(一九一九年発行)では京畿道始興郡北面黒石里に比定できることは疑いの余地がない。〔衿川〕 前掲史料Dは衿川県内にも水站が存在したことを示唆しているが、これについては、その所在地・変遷ともに表1だけではまったく不明である。ただ、前掲史料Bには「自果川黒石至忠州金遷水站干等告状曰」とあり、また当の史料Dにも「左道自黒石站至忠州金遷站六站」と記されていて、これらの記録から判断するかぎり、左道水站は果川県黒石站から忠州牧金遷站までの六つの水站で構成されていたと考えられる。果川県よりもさらに西方の漢江下流に面する衿川県はそこには含まれてはいないのであり、よって左道水站は衿川県には存在しなかったとみなすのが妥当であろう。

となると、衿川県に水站が置かれたとすれば、それは右道水站である可能性も出てくる。しかし以下の二つの理由から、私には衿川県に右道水站が設置されていたとも考えられない¹⁴⁾。

すなわち、まず第一に、『新增東國輿地勝覽』によれば、衿川県は京畿左道に所属する郡県の一つであり、京畿右道の所属ではなかったことがあげられる。水駅の所在地はすでにみたように必ずしも京畿管内に限定されるものではないが、王都を境にして水駅組織を左右に分ける際、行政単位である京畿左道に属する郡県所在の水駅を右道水駅に編入するというのは、いかにも不自然である。むしろ、既成の行政区分に従って水駅組織も編成されたことの方が合理的ではないだろうか。

第二の理由として、衿川県は果川県と一括して取り扱われる場合が多いことも指摘できるだろう。たとえば、左道水駅船貢納の際には、果川県と合わせて何隻といったふうはその義務が課せられているし、水夫増員の際にも果川県と一体として扱われている⁽¹⁷⁾。なによりも、衿川県は、李朝初期においては実際に二度ほど果川県と統合されたこともあるのである⁽¹⁸⁾。つまりは、史料Dにおいて「水駅在処各官」の一つとして衿川県の名と軍額があげられたのも、衿川県に水駅が存在していたからではなく、果川県の黒石站の水夫充定の負担を衿川県も負っていたからではないか、と考えられるのである。

さて、ここまでのところで、左道水駅の所在地とその大まかな変遷の過程はほぼ明らかになったが、それでは、右道水駅はどこに何か所設置されていたのだろうか。

まず右道水駅の数から考えてみよう。この点を検討するうえで注目しておきたいのが水駅所属船の定数である。すなわち、『世宗実録』地理志所載の各水站到所属する站船数はそれぞれ一五隻となっており、これは『世宗実録』の別の記事(後掲史料K)からも確認できるので、当時各水駅ごとの站船定数は一五隻であったとみてよい。とすると、これまでの検討から左道水駅は計六か所であるから、左道水駅所属船の総数は九〇隻となり、これは『世宗実録』巻四八、十二年六月庚辰(十一日)条(後掲史料M)に「左道則船隻九十」とあるのと合致する。一方でこの実録記事は右道水駅船総数を「右道則於船隻十五」すなわち一五隻とするから、結局のところ、右道水駅は一か所のみであったと

いうことになるのである。

では、右道水站として編成されたその一か所の水站とは、どこに設置されたのであろうか。私はそれを、黄海道白川郡の金谷浦ではなかったかと考えている。

というのも、まず第一に、金谷浦は礼成江に面した黄海道田税の収税・載船地の一つであり、金谷浦倉という漕倉が置かれ漕運拠点となっていたからであり、第二に、『大東輿地図』第二一葉によれば金谷浦の対岸は碧瀾渡（京畿管内）であるが、この碧瀾渡の渡丞職はさきの史料Cにもあったように右道水站転運判官の兼任とされていたからである。それから第三として、次に引く記録からも明らかのように、右道水站転運判官の褒貶が世宗十一年（一四一九）までは京畿觀察使ではなく黄海道觀察使の職掌であったことも、そう考える理由の一つである。

E吏曹啓、左道水站判官兼広津渡丞、右道水站判官兼碧瀾渡丞、皆属京畿、而其褒貶解由、左道則京畿監司主之、右道則黄海道監司主之未便、請自今右道水站判官褒貶解由、亦令京畿監司主之、從之、〔世宗実録〕卷四六、十一年十月丙申（二十三日）条）

京畿管内の碧瀾渡丞を兼ねていた右道水站転運判官が京畿觀察使ではなく黄海道觀察使の褒貶対象であったというのは、まさに右道水站が黄海道内に設けられていたからではなかっただろうか。このような推測が正しいなら、右道水站所在地である金谷浦は、五万分の一地形図『白川』（一九一九年発行）では黄海道延白郡柳谷面金谷里に比定でき²⁰る。

これまでみてきたように、李朝初期の漢江には王都漢城府より上流域に左道水站として六か所（金遷・興原・梨浦・西深灘・津村津・黒石津）、下流域（厳密に言えば礼成江）に右道水站として一か所（金谷浦）の水站が設けられていた。しかし、これらの水站は必ずしもその所在地が一定せず、時代が下がると移転するものや廃止されるものも少なくなかったのである。最後に、李朝時代の漢江水站所在地とその現地比定の結果を、表2および図1としてまとめておく。

		水电站	所在郡県	現地比定 (陸地測量部五万分の一地形図)
左 道 水 站	A	金遷	忠州	忠清北道忠州郡可金面倉洞
	B	可興		忠清北道忠州郡可金面可興里
	C	興原	原州	江原道原州郡地正面安昌里倉洞
	D	梨浦	川寧	京畿道驪州郡金沙面梨浦里
	E	西深灘	楊根	京畿道楊平郡葛山面仰德里か
	F	大灘		京畿道楊平郡西面大応里大灘里
	G	津村津	広州	京畿道広州郡東部面船里あるいは望月里か
	H	下津		京畿道高陽郡轟島面広壮里広津里の近くか
	I	黒石津	果川	京畿道始興郡北面黒石里
水右 站道	J	金谷浦	白川	黄海道延白郡柳谷面金谷里

(表中のA~Jは図1に対応)

表2. 漢江水电站所在地の現地比定

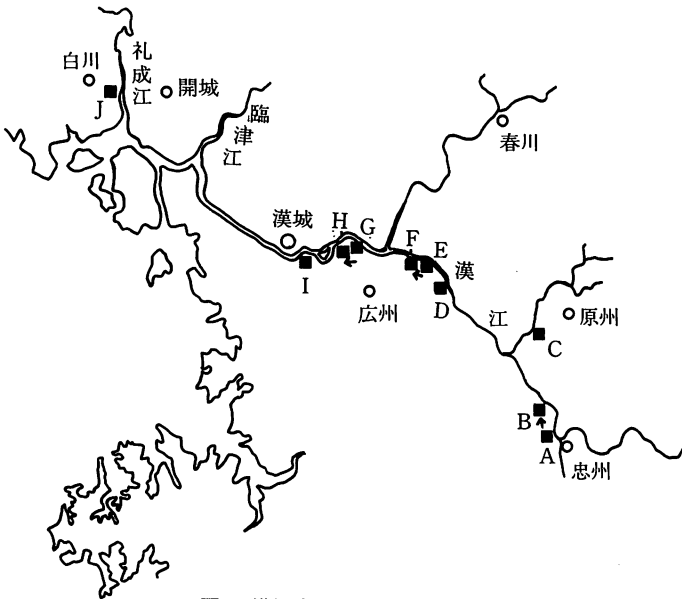


図1. 漢江水电站の所在地 (矢印は移動を示す)

四 水駅の機能

1 漕運および各種物資の輸送

漢江に水駅制度が施行されたそもその目的は、漢江漕運の運営を円滑ならしめることにあった。漕運こそは水駅の本来の機能であったといえるだろう。高麗末期における鄭夢周の水駅設置建議を伝える諸記録²⁾や、『太宗実録』卷二三、十二年六月丁卯（十四日）条の司憲府上疏（後掲史料上）冒頭にみえる「国家既立水駅、定站吏、漕運易而国用周矣」という記述がそのことを証している。

さて、前述のように左道・右道二つの組織に分かれて編成されていた漢江の水駅は、それぞれ漕運を担当する区域を異にしていた。

まず左道水駅は、たとえば『世祖実録』の、

全羅・忠清道田税、則以新造漕船転運、忠清上道及江原・慶尚道田税布貨、皆以左道水駅船運之、而公船不足、用以私船、給價漕運（後略）（同書、卷二七、八年二月乙未〔三十日〕条、戸曹上啓）

という記述が明確に示すように、忠清道内陸地域と江原道および慶尚道の田税の漕運を担当していた。これら各道の李朝初期における漕運Ⅱ田税輸送体制の詳細は、すでに別稿で論じたことがあるので²⁾ここでは繰り返さないが、その漕運担当地域はかなり広範であり、したがって輸送される税穀量も相当な額にのぼったものと推測される。左道水駅が六か所の水駅から編成されたのは、むしろその航程の長さにもよるだろうが、漕運に際して多くの労働力と船舶を広範囲に展開させる必要があったこととも関連するにちがいない。

ともあれ、左道水駅は王都漢城府を起点にして漢江上流域に位置する郡県の田税輸送機能をはたした。よって、京倉直納とされていた京畿管内の郡県のうち漢江上流に面する地域の田税も、あるいは左道水駅船を用いて輸送される

場合があつたかもしれない。

これに対して右道水站は、『世宗実録』卷一五二、地理志、黃海道總論の、この道の収税・載船地について記した部分に、「以水站船漕運」とあるように、黃海道田税の漕運がその担当とされていた。それは礼成江岸に設けられた漕倉を拠点とするものであり、それゆえ右道水站自体が礼成江に置かれたのである。しかも、右道水站が漕運を担当したのは黃海道(23)の田税だけであつたから水站も多くを必要とせず、一か所で十分だったのであろう。

もつとも、漢城府よりも下流の漢江およびそれに接続する礼成江が右道水站船の往来する範囲であるので、京畿管内の京倉直納郡県のうち王都よりも漢江の下流に位置する地域では、やはり左道水站と同様、右道水站船によつて田税を輸送するところもあつたものと推測される。

ところで、漢江の水站はなにも漕運だけを担当する機構ではなかつた。それ以外にもいくつかの機能をはたしていたのである。次にそのことを示す記録を引いておこう。

F一、水夫及転運奴子、毎年解氷以後・氷合以前、勿論家之遠近、疲農贏糧、不唯搬運祿転・雜貢、至於倭客往来及諸島荻藪・別窯土木等項転運事多、不勝其苦、以此逃散失所者頗多、乞加定水夫、相通立番、以歇其役、(『世宗実録』卷三一、八年六月辛未(九日)条、左道水站転運判官安尚楨上啓の「水站救弊条件」)

ここに記されている水站の業務は、①「祿転・雜貢」の輸送、②「倭客往来」、③「諸島荻藪・別窯土木等」の輸送、の三種類である。このうち①は、水站本来の機能である漕運を意味するものとみてよいだろう。そこにみえる「祿転」とは、その文字からも明らかなように両班官人に支給される祿俸のことであり、よつて田税のうち祿俸支給を管掌する広興倉に納入されるものをさす。「雜貢」については、田税中から「祿転」を除いた部分をさすのか、あるいは田税以外の貢物やその他の諸稅物までも含むのか、にわかに断定しがたい。けれどもいずれにせよ、史料Fにおいてはこの「祿転・雜貢」の輸送が②③とは區別され、水站本来の機能とみなされていることだけはまちがいないので、

かりに田税以外のものを含んでいたとしても、正規の漕運期間内に輸送されるものがその内容であるとみてよいだろう。

次の②については後述するとして、さきに③をみてみよう。まず「諸島荻藪」の詳細に関しては不明である。「荻藪」は葦の一種である「オギ」のことであるから、おそらく工芸品の材料として漢江沿岸で採取され上納されたものであろう。一方「別窯土木」の「別窯」とは、太宗六年（一四〇六）に創設された、王都内の一般民戸が使用する瓦・磚の播造・販売を管掌する機関である。「土木」とは薪のことなので、結局「別窯土木」とは別窯での瓦・磚播造時に燃料として利用される薪をさす。漢江の水站はこうした物資の輸送機能もはたしていたのである。

「別窯土木」の輸送に関しては、次のような記録もある。

G 命水站停輪瓦窯柴木、初伐木于上流、令水站搬運納窯、是春命罷別窯、勿令輸木、至是別窯提調朴信、請姑勿罷、仍令輸木、朴子青督輸甚急、水站別監崔有恒不聽、即來京詣闕啓曰、濱江州峽、慮夏水失木、尽移高岸、且臣所管水站船軍、纔畢漕運、始治田畝、若又輸木何暇務農、上然之曰、当初不知水站之人亦耕田、故命輸耳、仍下旨曰、除載船外、侍農隙輸來、〔太宗實錄〕卷二七、十四年五月戊戌（二十六日）条

みてわかるように、これは太宗十四年（一四一四）の別窯置廃に関連して起きた柴木（土木）輸送問題について記している。ここで水站別監の崔有恒は、水夫を使役しての柴木（土木）輸送に反対する理由の一つとして、輸送の時期が正規の漕運期間ではなく、水夫たちが農作業に従事すべき非番の時期にあたっていることをあげている。もちろん、この場合はいったん廃止が決まった別窯が提調朴信の要請で存続することになったため、停止されていた柴木（土木）輸送が急速再開されることになったのがその直接の原因である。だが次の記録をみると、別窯所要のものにかぎらず、元来こうした焼木（薪）類の王都への輸送は、水夫非番のときに站船を用いなきされるべきものとされていたようである。

改取燒木之法、議政府啓曰、礪京畿貢額燒木一百九十三万五千斤、増置各道其人百三名、供其役、且令右道水站夫、当無事之時、斫燒木、漕輦上納、從之、(『太宗実録』卷一七、九年四月丁丑〔五日〕条)

すなわちこの記録から、太宗九年(一九〇九)、燒木調達制度の改定により右道水站夫にも燒木の斫伐・輸送の役が課せられた際、やはりその使役は「無事之時」すなわち非番時のこととされたのがわかる。

このように、漢江の水站はその本来の機能である漕運のほかに、それを終えたのち、水夫たちが自身の生活のために農作業に従事すべき非番時にも、別窯土木をはじめさまざまな物資の輸送を担当していた。これは、物資流通ルートとしての漢江の重要性を物語るものではあるが、同時に、輸送作業に使役される水夫たちにしてみれば苦役以外のなにものでもなく、よってその労苦に耐えきれず、前掲史料Fにもみえるように避役・逃亡する者が続出していたのが実状であつた。

2 上京倭人の送迎・接待

さて、漢江の水站は漕運をはじめとする諸物資の輸送機能をはたすほかに、日本から朝鮮に渡つて来る各種使客の送迎・接待も担当していた。さきの史料Fに「倭客往来」とあつたのがすなわちそれであり、これはまた前掲史料Dにも「又倭客人往返、事務多重」と記されている。

周知のように、高麗末期以来さかんに朝鮮半島を侵寇した倭寇は、主として朝鮮側の軍制整備と怀柔策によって李朝に入るとはげ終息する。そして李朝初期には、とくにその怀柔策が効を奏し、朝鮮国王からの下賜品や貿易の利を求めてさまざまな名目の日本使客が頻繁に朝鮮に往来し、王都漢城府まで上京するようになった。しかし、このいわゆる上京倭人が通過する駅や郡県のなかには接待に追われて疲弊するものも少なくなく、そこで王朝政府では世宗三年(一四二二)正月、彼らの上京道路を陸路二路に限定し、さらに同五年三月にはこれに水路を加えるなど、倭人上京道路対策に乗り出し、やがてそれは『海東諸国紀』(成宗二年(一四七一))朝聘応接記、上京道路条にみえる陸路三路

(右路・中路・左路)・水路一路の体制として定着したのであった。

漢江の水站は、このような倭人上京道路中、忠州以北の漢江における倭人の送迎・接待を受け持った。具体的には前掲史料Dが記すように左道水站到所屬する站船と水夫がこれに動員されたのである。だが、倭人の上京は年間を通じて絶えることがなく頻繁であったから、これまた送迎・接待業務にたずさわる水夫を失農させ、逃亡者を発生させる要因となった。むろん、王朝政府がそうした事態を放置しておくはずはなく、水夫の増額はもちろん、世宗五年(一四三二)二月には、次の記録にみえるように水夫戸内の雑役を免じるとともに、余丁はその数にかわりなく他役に差定せず、水站役立役者である正丁の助役者とする措置が講じられている。

H兵曹啓、左道水站、倭客来往、迎送支持寔繁、請依各駅例、除水夫戸内雑役、余丁雖多、毋定他役、從之、〔世宗實録〕卷一九、五年二月戊午(七日)条)

しかしながら、左道水站は上京倭人の送迎・接待に加えて、倭人がもたらす各種物資の輸送も担当していた。そのことを示す記録として次のようなものがある。

I議政府啓、今倭人等、多資銅・鐵、絡繹不絶、若仍旧陸輸、則郵駅凋弊、今後並令船輸洛東江、令洛東江隣近各官、輪次転輸于金遷、以站船輸入于京、仍諭倭人、水合時、勿資銅・鐵、鐵以來、從之、〔世宗實録〕卷八二、二十年八月丁巳(五日)条)

J兵曹啓、慶尚左道進上及倭人輸貢之物、皆經由忠清道長林・黃澗・水山・連原・可興・京畿安平・新津・楊花・阿川・留春・吾川・慶安・奉安・娛賓・德豊・平丘等駅、彫弊為甚、宜革駅丞、以右道水站判官、兼差察訪、或用駅馬、或用站船、隨宜転輸、其余諸道諸駅、以吏典差任、非惟詔待使客、来往之人、亦以為秩卑、侵擾作弊、請罷丞置察訪、從之、〔世祖實録〕卷八、三年七月戊寅(十七日)条)

まず史料Iによると、世宗二十年(一四三八)八月、議政府は駅路救弊策として倭人のもたらす銅・鐵(錫)を水運

によつて輸送する案を提起したが、その際、忠州牧の金遷以北での輸送は左道水站所属船を用いることとし、世宗の裁可をえた。

また、次の史料^丁は、世祖三年（一四五七）七月、慶尚左道の進上と倭人のもたらす諸物資の頻繁なる輸送に疲弊した忠清道および京畿諸駅の負担を軽減するために、左道（原文は誤り）水站転運判官がそれら各駅の程駅察訪を兼ね、ときに応じて駅馬と站船を使い分けて輸送する方式が採択されたことを記している。

要するに、元来、倭人のもたらす各種物資は陸路を輸送されるべきとされていたのだが、輸送が頻繁にわたり、それにとまなう駅路の疲弊がはなはだしいため、水站にもその任の一端を負わせることになつたのである。その結果、水站もまた疲弊していったであろうことは想像にかたくない。

五 水站の組織

1 水站転運判官

すでに述べたように、漢江沿岸に点在する各水站は定額の水夫と站船をもち、左道・右道二つの組織に編成されて、それぞれ水站転運判官によつて統轄されていた。ここでは、こうした漢江水站組織の具体的内容をもう少し詳しく検討することにしたい。最初に、水站転運判官からみてみよう。

〔創設〕 水站転運判官の前身は水路転運所完護別監であるが、その詳細はまったく不明である。ただ、これと同じく「別監」の称号をもつ官職として、高麗末恭讓王元年（一三八九）に創設された駅丞が同四年に廃止されたとき、一時的に「別監」が派遣されたことが『高麗史』⁽²⁸⁾にみえ、また、津渡を管理する渡丞も太宗十五年（二四一五）十一月にこの名に改められる以前には「津渡別監」と称した⁽²⁹⁾。おそらく、水路転運所完護別監という官職名もこうした例にならつたものであろう。さらに、これら二者はいずれも高麗時代に地方に派遣された臨時の官職（口伝官）であつたか⁽³⁰⁾

ら、同様に水路転運所完護別監も口伝官として設置されたのではなかったかと考えられる。

さて、このような水路転運所完護別監は太宗朝に至って水站転運別監と改称され、水站が左道・右道二つの組織に編成されたのちには、そのそれぞれに各一人が任命されるようになった。そして太宗十四年(二四一四)十二月、さきの史料Cが記すようにこの左右道水站別監は使・副使・判官に改編され、ここに水站転運判官が創設された。

このときの制度改革は、高麗時代の口伝官を李朝初期になって正式な除授を経た地方常駐のいわゆる外官に転化し、觀察使の褒貶対象に組み込んでいく過程に位置づけることができるだろう。¹⁾ そうすることによって、水站制度の強化をはかったのである。

しかしながら、このとき新設された三つの官職のうち水站転運使と副使は他の記録にまったくその名を確認できず、ただ水站転運判官だけが実録その他の記録に散見されるにすぎない。そのうえ、『成宗実録』巻六、元年六月乙丑(十八日)条の戸曹上啓には「京畿左道水站判官、無所統属」とあり、成宗元年(二四七〇)当時、水站転運判官には使・副使のような上級官は存在していないことが明らかである。これらのことから考えて、水站転運使と副使は設置後まもなく廃止されたとみてよいであろう。水站の現場にあつてその業務を直接に統轄していたのは判官であり、使・副使は判官の職務遂行状況を檢察するだけの多分に名目的な官職にすぎなかったのではないかと推測されるのである。

〔職掌〕 水站転運判官が水站の統轄責任者であれば、当然に水站到所属する站船と水夫の管理がそのもっとも基本的な職掌ということになるだろう。まず、站船の管理については、李朝の基本法典として成宗十五年(二四七四)に編纂を完了し、その翌年から行用された『経国大典』(『乙巳大典』)中に、

(前略) 凡船、不用心看守、以致朽破、或失、或火烧、水運・海運判官、並重論、漕卒・水夫、依兵船例、徵綿布、(後略) (同書、卷二、戸典、漕転条)

という規定がみえ、これによって站船の看視・保守に實際にたずさわるのは水夫であつたが、站船管理の最終的な

責任は水站転運判官にあったことを知ることができる。

一方、水夫の管理については、たとえば太宗十四年（一四一四）五月になされた水站別監崔有恒の上啓（前掲史料G）中に「且臣所管水站船軍」とあることや、世宗八年（一四二六）六月の左道水站転運判官安尚禎による「水站救弊条件」三条（史料FKN）がいずれも水夫（または水站奴）の定員や復戸等をめぐるものであることから、それが水站転運判官の職掌の一つであったことは疑いを容れない。

このように水站所屬の站船・水夫を管理下においていた水站転運判官は、さらに漕運時においても直接にその作業を指揮・監督していた。まず、次の記録をみてみよう。

罷忠清道都觀察使徐選職、以忠清道漕運不及期、中路水合、致死人命故也、祿輒監載差使員知清風郡事權紹・徳山県監權守宗・稷山県監崔揆・水站転運判官金自東等罷職、領船差使員尼山県監梁有中・大津万戸吳晋卿、皆勿論、以罪在監載、非領船者之罪也、（『太宗実録』卷三四、十七年十一月戊寅〔二十七日〕条）

これによれば、太宗十七年（一四一七）十一月、監載差使員であった知清風郡事權紹・徳山県監權守宗・稷山県監崔揆らとともに水站転運判官である金自東も、忠清道漕運の遅滞を理由に罷免されている。しかもここでは、漕運遅滞の責任は漕運船団の航行を指揮する領船官ではなく、漕運船（站船）への税穀積み込みを監督する監載官にあるとされているから、監載差使員とともに水站転運判官も漕運船への税穀積み込みを監督していたとみなすことができる。

もっとも、漕運時、水站転運判官が担当したのは監載業務だけではない。次に引く二つの記録には、水站転運判官は世宗二十三年（一四四一）七月に至り、漕運船団が漕倉所在地を出港して漢城に至るまでの行程をみずからもこれに同行して指揮することが義務づけられるようになったことが記されている。

工曹判書尹瑋啓、各道水站官、乘駟恣行、作弊万端、水站之事、専不奉行、請自今勿許乘駟巡行、下議政府議之、（『世宗実録』卷九三、二十三年六月戊寅〔十三日〕条）

議政府僉議啓、左右道水站判官、職掌転運、而不乘漕船、馳伝上京、由是、米穀水湿、多致朽悪、乞依工曹之啓、令水站判官、毋許馳伝、永為恒式、常時乘站船、巡行考察、如有一処留運者、監司糾理、從之、(同書、卷九三、二
十三年七月丁酉(三日)条)

すなわち、これらの記録によると、水站転運判官は漕運船団の出港とともにこれを指揮しながら上京することが職掌とされていたが、必ずしも漕運船に同乗すべき規定は存在せず、それゆえ実際には乗船を嫌って駅馬を利用し、陸路、各水站を往来してそこに寄港する漕運船団(站船と水夫)を点検する場合が多かつたらしい。おのずと漕運船団の監督は徹底しないから、漕運船に積み込まれた米穀の品質が悪化するなどの弊害が生じる。そこで王朝政府では、水站転運判官をしてつねに漕運船へ乗船せしめ、一か所での長期滞留を禁じることによって漢江漕運の円滑な運営を企図したのであった。

以上は水運機構としての水站到直接かわる業務であり、水站転運判官の本来の職掌であつたといえる。だが、さきの史料Cにも記されていたように、水站転運判官はこのほかに左道では広津渡丞を、右道では碧瀾渡丞をも兼任していた。このうち左道水站転運判官が広津渡丞を兼任するようになったのは、太宗十四年(一四一四)九月、漢江にはじめて津渡別監が置かれたとき左道水站別監が広津別監を兼ねたのに由来する。一方、右道水站転運判官の碧瀾渡丞兼任がいつに始まるかを明示した記録はないが、史料Cではすでにその兼任が明らかなので、やはり太宗十四年(一四一四)の九月から十二月の間とみてよいだろう。

ところで、左道水站転運判官については、さらに程駅察訪を兼ねた時期があつた。すなわち、世祖三年(一四五七)七月、兵曹は慶尚左道の進上と「倭人輸貢之物」の輸送を円滑に行なうために駅路・水路を適宜選択して利用する方を考案し、左道水站転運判官に長林―黄澗―水山―連原―可興―安平―新津―楊花―阿川―留春―吾川―慶安―奉安―娛賓―徳豊―平丘といった、漢江に沿った駅路の程駅察訪を兼任させることを請願して世祖の裁可をえた(前掲史

料了)。そして、次の記録が示すように、その二か月後にはこの兵曹受教閔を受けて吏曹が具体的な駅路整備策を上啓し、正式に左道水 stations 転運判官の程駅察訪兼任が決定したのである。

吏曹提兵曹受教閔啓、京畿楊州平丘駅、広州德豊・奉安・慶安、楊根娛賓、砥平田谷・白冬、川寧楊花、驪興新津・安平、忠清道忠州可興等駅、属附近京畿左道水 stations 判官掌治、称京畿左道水 stations 転運判官兼程駅察訪、(中略) 從之、(『世祖実録』卷九、三年九月癸酉(十二日)条)

しかし、本来の職掌である水 stations 業務に加えてこうした程駅察訪業務まで兼ねることで、左道水 stations 転運判官は繁忙を極めることになった。ゆえにこれらの業務遂行の徹底を期すため、右の決定がなされた翌年の三月には左道水 stations 転運判官の広津渡丞兼任をやめ、これを三田渡丞の兼任とする措置がとられている³⁹。実際に『経国大典』史典をみても、右道水 stations 転運判官の碧瀾渡丞兼任は明記されているが、左道水 stations 転運判官が広津渡丞を兼ねたことは記載がない。けれども、左道水 stations 転運判官によるこの程駅察訪兼任はさほど長くはつづかなかつたようで、『経国大典』にこの点に関する記述を見出すことはできない。

〔官制上の位置・経済的保障〕 水 stations 転運判官の名称は『経国大典』卷一、史典、外官職条の京畿の項に、広州牧・水原都護府・驪州牧の判官とともに併記されており、それによると、この官職は京畿觀察使管下の地方官(外官)で、その品階は正五品である。

しかしながら、次に引くように『経国大典』は、一方でこれを海運判官とともに中央官庁である典艦司の所屬とも記している。

典艦司〔掌京・外舟艦、都提調・提調各一員、提檢以下五員○水運判官二員、海運判官一員屬焉〕(同書、卷一、史典、京官職条)

そこで、この点をどのように理解したらよいか問題になるが、これについてはすでに別の論文のなかで述べてお

いたので、ここでは結論だけを記すにとどめる。すなわち、典艦司の職掌は全国の艦船を管掌することにあり、当然に漢江の站船もその対象の一つであつたわけだが、当初はその管理に直接たずさわる水站転運判官統轄の上部機関がなかつたために水站転運判官はその職務に専心せず、站船の管理や漕運の諸業務の遂行に支障をきたしていた。そこで成宗元年（一四七〇）六月、こうした現状を改善するために站船をすべて典艦司の所屬とし、水站転運判官の褒貶を戸曹と典艦司の協議によつて行なうことが制度化されたのであり、右の『経国大典』吏典の規定は、まさにこのような両者の關係を記したものである。

もっとも、前掲史料Eにもあつたように、かつて世宗朝には左右道水站転運判官の褒貶はともに觀察使の担当であり、よつてこのときの水站転運判官は明らかに地方官（外官）であつたといふことができるだろうが、それが成宗元年以降、中央官庁である典艦司と戸曹の担当になつたとすれば、もはやこれ以降の水站転運判官は純粹な意味での地方官とはいひがたい存在になつたとみななければならぬだろう。このことは、海運判官ともどもこの官職の特殊性を示す事実として興味深い事柄である。

ところで、このような水站転運判官は、『経国大典』卷一、吏典、外官職条の京畿の項によると国家から禄俸を支給されない、いわゆる「無禄官」であつた。しかも、次の記録から、成宗七年（一四七六）までは水站転運判官の公私生計費をはじめとする水站での諸経費をまかなうための廩田さえ設定されていなかったことがわかる。

戸曹批忠州金遷站水夫田富等状告啓、大典、駅公需田、大路二十結、中路十五結、小路五結、渡衙禄田八結、而水運判官、則無廩田、使貧寒水夫、収斂供費、大体未便、站駅一体、依小路例、各站每五結折給、収税供給、從之、（『成宗実録』卷六六、七年四月壬寅（二十九日）条）

すなわち、このときまでは水站の諸経費は水夫から直接その額を徴収していたが、その過酷を取り立てにあえいでいた金遷站の水夫田富等の訴えを受けた戸曹では、駅路の小路の例にならつて各水站ごとに五結の衙禄田（収租地）を

支給し、その租をもって諸経費に充てることにしたのである。そして、この水站に対する衙祿田の支給規定はそのま
ま『乙巳大典』戸典に採録された。⁽³⁶⁾

また、水站転運判官の任期は当初一年であったが、世宗十七年(一四三五)からは程駅察訪の例にならって二年に改
められた。⁽³⁷⁾

2 水夫および水站奴

漢江の各水站にあつて、漕運をはじめとする各種の水站業務に動員されたのは水夫である。彼らは漢江江辺に居住
する良人を水站到定属させたいわゆる定役戸であり、当初は水站干と称したが、太宗十四年(一四一四)十一月、司宰
監水軍との区別を明瞭にするためにその名を水夫と改めた(前掲史料B)。

水站にはさらに、次の記録にもあるように奴も定属されており、彼らもやはり水站での労役に従事していた。

K一、初設水站時、並用小船、每船定沙工一名・格人二名、每一站水夫・転運奴子并三十戸、永樂二十二年、兵曹
受教、水站除小船、並用大・中船、每站大船八隻・中船七隻、其水夫・奴子、則仍旧而不加額、当初小船行使、
輕快漕運、京江不數日往還、自設大・中船、船大人小、来往不易、非唯站夫受苦、漕運稽滯、深為未便、乞今後
大・中船転運奴子、以空閑奴子、各加定二名、(『世宗美録』卷三二、八年六月辛未(九日)条、左道水站転運判官安尚
稟上啓の「水站救弊条件」)

ここでは、これら水夫と水站奴について、その制度的側面を概観することにしよう。

(〔定員〕 前掲史料Aに「每所隸戸三十」とあつたように、当初各水路転運所(水站)にはそれぞれ三〇戸ずつの勞
働力が確保されていたが、この三〇戸という数字が水站干(水夫)のみならず水站奴も含めた数であることは、右に引
いた史料Kから明らかであろう。なお、ここで「戸」とあるのは、これが正丁と奉足からなる編戸¹¹役戸であり、毎
戸一人が立役したものと考えられる。

では、このうちでまず水夫の定員はどのくらいであったかといふと、これは前掲史料Dに「右各水站水夫、前數二十名」とあつて、左道水站に関するかぎり二〇人（二〇戸）であつたことがわかる。史料Dはしかし、左道水站においては漕運回数がすこぶる多く、また上京倭人の送迎・接待など、その業務が過重であるとして、太宗十八年（一四一八）正月、水站所在郡県の軍卒余丁中から各水站ごとにそれぞれ正軍一〇人ずつを増額するとともに水夫一人につき奉足二人を支給し、各水站三〇人を左右二領に分けて一五人ずつ相遞立番させるようにしたことを記している。

海上での漕運同様、水站役もかなりの苦役であり、したがつてはやい時期から水夫等の避役・逃亡が頻繁であつた。ゆえにその定員はつねに不足状態にあつたのだろう。このような水夫増額は、すでに太宗十二年（一四一二）六月にも一度要求されていた。『太宗実録』には次のようにある。

〔司憲府上疏、疏曰、（中略）一、国家既立水站、又定站吏、漕運易而国用周矣、然持私船者、不与共漕運、故數小站夫、不顧農業、自春至夏、尽力漕運、亦未能辦、必遭霖雨、至秋猶未畢輸、又遭水合、経冬看守、民不堪苦、流移者相繼、転運之官、考其闕額、縦使州郡督責而充之、且無閑民、固難充額、其弊甚巨、乞自今以其水辺州郡所居属公社奴及身良水軍、増置站夫、加造船隻、更相遞番、則漕運無失時之弊、站夫無逃避之患矣、（中略）上覧之、下議政府議得、（中略）站夫之事、依旧、（後略）（『太宗実録』卷三三、十二年六月丁卯〔十四日〕条）

このときの司憲府による増額要求は結局認められなかったが、この司憲府上疏中に站夫に充定されるべきものとして漢江沿岸の郡県に居住する属公社奴と身良水軍（司宰監水軍）があげられている点は注目しておいてよい。站夫の定員それ自体は増額されなくとも、避役・流亡のため恒常的に不足していた站夫の定員を満たすために、これ以前からこうした階層の人びとが適宜補充されていた可能性は十分に想定できる。だからこそ、前掲史料Bにあつたように水站干たちが他役への移属と水站役を司宰監水軍の専従にすることを要求し、それらの類との混淆を避けようとする動きをみせたのではなかっただろうか。次に引く記録も、こうした推測を裏づけてくれるものである。

宣旨、衿川・果川二県加定水夫、以諸司奴婢居江迎者充之、以典農寺奴婢給諸司、〔世宗実録〕卷二、即位年十一月乙丑〔十九日〕条

これは、さきの太宗十八年正月に決定された水夫増額が、衿川・果川の両県において具体的にどのような実施されることになったかを伝えるものであるが、このとき水夫として充定されたのは良人ではなく、諸官庁の奴婢で漢江沿岸に居住する人びとであった。

さて、左道水站における水夫の増額措置はその後、世宗八年（一四二六）六月にも行なわれた。すなわち、このとき左道水站転運判官安尚縝は「水站救弊条件」三条を上啓したなかで、水夫・水站奴は漢江結氷期を除いて「禄転・雜貢」の輸送のほかに上京倭人の送迎や「諸島蕪亂・別窯土木」等の輸送にも使役され、その労苦に耐えきれず逃亡する者が少なくないことを指摘し、彼らの負担を軽減するために水夫を増額して相通立番体制を立て直すことを請うた（前掲史料F）。そしてこの要請にしたがって、増員数の詳細は不明であるが、漢江沿岸の各郡県に居住する都府外のみならず水夫を充定することになったのである。²⁹⁾

しかしながら、これをもってしても水夫の不足は解消しなかつたらしい。右の決定がなされた四年後の世宗十二年（一四三〇）六月、次の実録記事にあるような措置がとられることになった。

M工曹啓、曾命本曹量減貢船・站船之數、（中略）左道站船之數、則四倍於右道、故分定各官之數過多、多費松木、甚弊已鉅、右道、則於船隻十五、定水夫八十八人、水夫之數、倍於船隻、故立役不難、左道、則船隻九十、定水夫一百九人、水夫之數、未倍於船隻、故不計農月、連番立役、其所受船隻、未能看守、以致朽敗、請減左道所屬船、広州・楊州・水原等官各一隻、忠州一隻、原州一隻、楊根・抱川各一隻、衿川・果川並一隻、陽智・振威並一隻、以祛民弊、從之、〔世宗実録〕卷四八、十二年六月庚辰〔十一日〕条

ここにみえる工曹の主張は、各郡県に分定してその建造を義務づけた左道水站所屬船数の削減である。その理由の

一つは、左道水船の数が右道水船の四倍（六倍の誤りか）にもおよび、建造を義務づけられた郡県の数もそれだけ多く、船材として多量の松木を必要とすることであつたが、それはともかく、二番目の理由は注目すべきである。つまり工曹は、右道水船では站船一五隻に対して総数八八人の水夫が定属されているので相通立番できるが、左道水船では站船九〇隻に対して水夫はわずか一〇九人しか定属されていないために相通立番できず、站船看視にも支障をきたす状態だつたと述べているのである。

左道水船はすでに述べたとおり六か所であり、当初は各水船ごとに二〇人の水夫が配されていたから、総数では一二〇人だつたはずである。そして、太宗十八年（一四一八）に各水船ごとに一〇人が増額され総数は一八〇人となり、さらに世宗八年（一四二六）にもその額は不明だが増額が行なわれたとみなされるので、このときには、少なくとも一八〇人以上の水夫が定属してはならないはずであらう。にもかかわらず、工曹は左道水船の水夫総数を一〇九人と述べているのであり、これではもともとの数である一二〇人をも下回ることになる。左道水船の水夫の数は、明らかに減少しているのである。

これに対して右道水船所属の水夫数は、格段に増加しているといわざるをえない。これ以前の水夫の定員に言及した記録は、いまみてきたようにその文脈から左道水船に関するものとみるのが妥当であつて、右道水船の水夫数はその当初から不明なのであるが、それにしても一か所しかない右道水船にこのとき八八人も水夫が定属されていたというのは、この間に大幅な増員が実施されたからにちがいない。

このように、右道水船においてはその需要に答えるために増額された水夫の定員がそのまま維持され、なんらの支障もなく順調な運営をつづけていたと解されるのに対し、左道水船にだけこうした水夫の減少がみられるのは、各種の記録が語るように左道水船が右道水船に比べて漕運量・回数も多く、また上京倭人の送迎・接待といったことまでも担当しなければならぬために、水夫たちの負担がそれだけ過重だつたからにほかならないだろう。左道水船では、

たび重なる水夫増額にもかかわらず避役・逃亡する者がそれを超えるほど存在したことを想像させる。結局、そのような状況下にあつて水夫のこれ以上の増額は不可能とみなされたことが、工曹をして各郡県にとつてすでにその調達が必要な負担となつていた左道水船の削減に踏み切らせた主たる動機の一つだつたといえはしないだろうか。

これ以後、水夫増額をめぐる目立った動きは実録中にはみえない。しかし『経国大典』巻二、戸典、漕転条には、水夫の定員を左道水船では三〇六人、右道水船では二九二人と規定しており、この間にも水夫増額が引きつづき行なわれていたことを窺わせる。とはいえ、ここに規定された定員がつねに維持されたわけではもちろんなかつただろう。一方、水船奴の定員はすでにみたように当初各水船に配された三〇戸二〇人⁽⁴⁰⁾が水夫であつたことから、それを差し引いた残りの数、すなわち各水船一〇人であつたと推測される。世宗八年(二四二六)六月、左道水船転運判官安尚禎は「水船救弊条件」三条を上啓して水夫の増額を請うたとき、この水船奴についても「空閑奴子」をもつて水船配備の大・中船一隻につき一人ずつを増額することを要請したが(前掲史料K)、これは認められない。その後、これの定員変動を伝える記事は実録中にはみえないが、『経国大典』巻五、刑典、外奴婢条には各水船ごとの「水運奴」の定員を二〇人と規定しており、のちに倍に増額されたことが知られる。

〔負担と経済的保障〕 水夫の負担としては、まず当然のことながら身役としての水船での各種労役がある。すなわち、漕運をはじめとする漢江での各種物資輸送と、それに用いる水船の看視・整備に従事したのである。加えて、左道水船では上京倭人の送迎・接待を担当することになつていたので、これに関する諸労役も水夫が負担しなければならなかつた。

ところで、水夫がこのような水船役に従事するにあつては、他の身役同様、その立役を支援するために助役者として奉足が支給された。まず、水夫がまだ水船干と称していた太宗四年(二四〇四)五月、駅吏とともに戸の所耕田が二結以下の者にかぎつて同類戸一戸の奉足支給が制定された⁽⁴¹⁾。三結以上を所有する場合には奉足は支給されなかつた

が、そのような戸は単独で立役させたのであろう。

次に、さきの史料Dによれば、太宗十八年正月の時点において左道水站では水夫一人につき奉足二人の支給がなされておき、遅くともこのときまでには正丁一人・奉足二人の計三人で一役戸を編成する立役体制が確立していたようである。むしろこの場合も、やはり富裕な戸では他戸から奉足の支給を受けず、戸内の率丁をもって助役させたものと推測される。

さらに世宗五年（一四三三）一月になると、上京倭人の送迎・接待が頻繁であることを理由に左道水站所属の水夫は戸内の雑役を免除し、余丁はその数にかわりなく他役に差定しない措置がとられた（前掲史料H）。つまり、左道水站所属の水夫に関しては、奉足を他戸から支給せず、戸内の率丁をもって助役にあたらせること、その際、三丁一戸の役戸編成には必ずしも固執しないことが定められたわけである。

水夫の助役に戸内の率丁をあてる方式は、世祖十年（一四六四）十月に従来の奉足制が保制に改正されてのちにもそのまま踏襲された。次の記録をみてみよう。

戸曹・兵曹同議啓、水夫等、毎年解氷為始、合氷為限、一応水運雜物、全委輻輸、艱苦莫甚、深可憐悶、臣等照得大典給保条云、同居親戚中一人、母定他役、請於上項一人外、又給同居一人、若無同居人給戸別一人、以助其力、從之、（『成宗実録』卷八九、九年二月辛酉（二十八日）条）

ここにみえる「大典」とは、成宗五年（一四七四）勸校のいわゆる『甲午大典』であろうが、その兵典の給保条には、水夫の場合は同居親族のなから率丁一人を他役に差定せず立役者の助役にあたらせる旨、規定されていた。すでにこの時点では左道・右道両水站組織ともに率丁助役の制が施行されていたのである。ただし、その定数は一人とされており、さきの世宗五年二月の制定とは大きく異なっていた。ところが、率丁一人の助役では水夫の過重な役負担を支援するには不十分であるとして、成宗九年二月、さらに同居率丁の一人を給し、もしも同居者がいない場合には

他戸から一人を給することとしたのである。そして、この規定は『乙巳大典』兵典において条文化され、⁴²⁾ こうして水夫の助役体制はいちおう完成した。

なお、水夫とともに水站役に従事した水站奴については関係史料を欠き、奉足や保支給の詳細は不明である。

さて、水夫はこのように身役としての水站役に使役される一方、田税はもちろ⁴³⁾ ん戸役である徭役も負担したが、水站役の負担が過重であることから徭役に關しては減免措置である復戸が許されていた。それは、世宗五年（一四三三）二月、左道水站にかぎり各駅の例にならって水夫の戸内の雜役免除が制定された（前掲史料H）のに始まる。けれどもこれは必ずしも規定どおりには施行されなかつたらしく、同八年六月、左道水站転運判官安尚縝は「水站救弊条件」の中の一条件で、この水夫および水站奴復戸をめぐって次のように述べ、その徹底を要請している。

N一、水站転運奴子・水夫、依各駅例、蠲減徭役完恤、曾有教旨、今各官守令、但徭役並皆差定、無異烟戸、実為未便、今後守令、如有不從教旨如前役事者、伝報監司施行、（『世宗実録』卷三二、八年六月辛未〔九日〕条、左道水

站転運判官安尚縝上啓の「水站救弊条件」

左道水站では水夫のみならず水站奴についても、このように比較的はやい時期から復戸の措置がとられてきた。これは、とりもなおさず左道水站における業務の過重さの反映であろう。一方の右道水站においては、それがいつから実施されたのかわからない。後述するように、成宗元年（一四七〇）四月の時点で左道・右道ともに水夫の所耕田の雜役免除がなされていたことは明らかだが、左道水站よりもその施行時期は大幅に遅れたのではないだろうか。

ともあれ、『経国大典』卷四、兵典、復戸条には、水夫の復戸はその上番時にのみ、率丁五人以下あるいは所耕田五結以下の者に許されると規定されている。同条には水站奴についての規定はないものの、これも水夫同様、復戸を許されていたことはさきに述べたとおりである。

ところで、水夫の水站役への立役を支えるためのもう一つの経済的保障措施として、水夫位田（水夫田）の支給を扱

げねばならないだろう。まず、次の記録をみてみよう。

〔前略〕水站水夫位田、本每一人二結、今以六等田法改結ト則必減縮、今給一結五十ト、〔後略〕〔『世宗実録』卷一〇九、二十七年七月乙酉〔十三日〕条〕

これによれば、その支給額は当初水夫一人あたり二結であった。だが、世宗二十六年（一四四四）十一月、貢法施行にともなう結負制度の改正で田等区分が従来の三分法から六分法へ改められたために、翌年七月、新しい田等区分によつてこれを計算しなおして一結五〇ト（負）を支給することになったという。

その後、水夫位田の支給額はさらにやや削減され、次の記録にみえるように成宗初年には一結三五負とされていた。戸曹啓、大抵水夫之役、非如駅吏自備立馬之例、其船隻・什物、令諸邑諸浦備給、且氷合時、在家休息、大典、水夫位田一結三五負、而今奪他人祖業田、尽充其数、実未便、只復其所耕田雜役何如、從之、〔『成宗実録』卷四、元年四月甲寅〔六日〕条〕

さて、この記録によれば、成宗元年（一四七〇）四月、駅吏に比べて相対的に役負担の軽い水夫が駅吏なみに復戸に加えて水夫位田一結三五負までも支給されている現状を問題とみた戸曹は、水夫への位田支給を停止してただ復戸のみを許すことを提議し、成宗の裁可をえた。けれども、『乙巳大典』卷二、戸典、諸田条には水夫位田の支給額を水夫一人につき一結三五負と明記しており、一見、このときの戸曹の要請は実現されなかったかのようにも思える。だが、はたしてそうなのだろうか。

たしかに、『乙巳大典』によれば水夫には位田が支給されることになっていたが、そこにみえる水夫位田は「各自収税」とあるように収租地であつて水夫に耕作を許した公有地ではない。ところが、右の記録には「而今奪他人祖業田、尽充其数」とあり、このときの水夫位田は他人の祖業田すなわち民田を奪つて支給されていたから、これはむろん公有地でもないが収租地ともいいがたい。そして、他人の民田を奪耕する場合にはその收穫はすべて水夫のものとなる

が、水夫位田がたんなる取租地であれば、水夫がそこから得るものは定額の租にすぎないわけであるから、水夫に対する経済的保障は明らかに後退しているのである。これは、馱馬の飼養のために各駅に支給して馱吏に耕食させた馬田が、当初はやはり民田を奪耕することを許されていたものでありながら、のちに「自耕無税」の公有地としての公田に転化したのとは大きく異なっている。したがって、さきの戸曹の要請はそのままの形では受け入れられなかったものの、水夫位田の性格は、要請の趣旨に沿ってその後変質したのだといえるだろう。

ともあれ、このような水夫位田の支給総額は『経国大典』戸典にみえる水夫の定員から計算して、左道が四一三結一〇負、右道が三九四結二負、となる。一方、水站奴にこのような田地が支給されていたことを明記した記録はない。

3 站船

最後に、各水站到配備されて漕運その他に使用された站船についてみてみることにする。

〔形態・規模〕 站船は、河川を航行するいわゆる江船である。そこで、まずはじめにそのおおよその形態を『経国大典』工典所載の海船と江船の大きさをまとめた表3によってみてみると、海船と比べて江船は長さが長い幅は狭く造られていたことがわかる。全体として細長い形態をしており、これは河川での運行に適したものであっただろう。

次に、站船の積載量を検討してみよう。この点に関しては、次の記録が参考になる。

議政府擬戸曹呈啓、漕船所載石数、不曾詳定、故船主不計船之大小、多載米穀、暫遇風浪、易致敗没、請自今長五十尺・広十尺三寸以上、為大船、載米二百五十石、長四十六尺・広九尺以上、為中船、載二百石、長四十一尺・広八尺以上、為小船、載一百三十石、以為恒式、若数外加載、并官吏論罪、從之、(『世宗実録』卷一一三、二十八年九月辛巳〔十六日〕条)

崔完基は、この記録を私船の大きさがはじめて規格化された事実を伝えるものとみるが、ここにみえる「漕船」

種 別	海 船		江 船	
	全 長	全 幅	全 長	全 幅
大 船	42尺 (13.1m)	18尺9寸 (5.9m)	50尺 (15.6m)	10尺3寸 (3.2m)
中 船	33尺6寸 (10.5m)	13尺6寸 (4.2m)	46尺 (14.4m)	9尺 (2.8m)
小 船	18尺9寸 (5.9m)	6尺3寸 (2.0m)	41尺 (12.8m)	8尺 (2.5m)

※尺、寸は营造尺。

※1尺=31.21cm 朴興秀「李朝尺度에 関한 研究」
 (『大東文化研究』第4輯、서울、1967年)による。

※メートル換算は、小数点2位四捨五入。

表3. 海船・江船の規格 (『経国大典』巻6. 工典、舟車条)

の寸法は『経国大典』が記す江船のそれと一致する(表3参照)から、それは江船であったことがわかる。とすれば、ここに記された積載量は公船である站船の場合にもそのままあてはまるであろう。すなわち、站船の積載量は大船が二五〇石、中船が二〇〇石、小船が一三〇石だったということになる。

では、このような站船には何人の水夫・水站奴が乗り組んでいたのだろうか。さきの史料Kには、小船の場合、沙工(船頭)一人・格人(船夫)二人の計三人が乗り組んでいたと記す。大・中船に関しては明確な数字を記した記録を見出せないが、やはり史料Kによれば、世宗六年(二四二四)から小船にかわって大・中船を各水站到に配備することにしたところ、そのために乗組員の不足を生じ、水夫・水站奴の負担を増大させる結果となったとして、左道水站転運判官安尚績は同八年六月、站船各一隻につき水站奴二人ずつを増額することを請願したとある。このことから考えると、大船および中船の乗組員数は、沙工一人・格人四人の計五人であったようである。

ところで、『度支志』外篇巻七、版籍司、漕転部、水站条によれば、十八世紀後半における站船の積載量は、少ないもので、一二〇〜三〇石、多いものでも二〇〇石であったという。したがって、これは前者が李朝初期の小船、後者が中船に相当する。さらにこの記録は、それらの站船

には沙工一人・格人四人の計五人が乗り組んでいたと記しているから、これは、右の推測を裏づけてくれるものとなるだろう。

〔配備・定数〕 さきにも述べたように、当初各水电站には一五隻ずつの站船が配備されていた。そして前掲史料Kによれば、世宗六年（一四二四）になって、それまではすべて小船であったものを大船八隻・中船七隻へと転換したが、これにともなう乗組員の不足を解消するために同八年六月、左道水电站運判官安尚禎は站船一隻につき水站奴二人を増額することを請うたという。しかし、この要請は容れられず、ただ大船をやめて中船のみを配備することになった⁽⁴⁷⁾。おそらく、このときの中船配備額も各水电站にそれぞれ一五隻だったと推測される。

この点は、さきに引いた史料Mによっても傍証できる。すなわち同史料には、世宗十二年六月の時点での站船総数は左道水电站が九〇隻、右道水电站が一五隻であったと記されている。そして、これまでの検討により左道水电站の場合は水站数が六か所とわかっている⁽⁴⁸⁾ので、そこから、各水电站の站船数は一五隻と算出できるのである。

ところで、この史料Mによると、このとき水夫の額に比べて站船の額が大幅に上回っていた左道水电站では站船の削減がなされ、計九隻が減額されたという。よって、左道水电站船の総数は八一隻となった。当然に左道水电站所属の各水站ごとの站船配備額も変更されたと考えられるが、それについては詳細を知りえない。

左道水电站所属の站船数は、その後も減額されていった。たとえば、世祖八年（一四六二）二月の戸曹上啓によれば、当時の左道水电站には八〇隻の站船が配備されることになっていたというから、さきの定数よりもさらに一隻が減額されたわけである。しかもこのとき、京畿管内の各郡県で調達されるべきものが二隻、同じく忠清道が六隻、江原道が二四隻、あわせて三二隻の站船が事故で失われたまま調達されず、現有数はわずか四八隻に過ぎないと戸曹は述べている⁽⁴⁸⁾。

こうした事実からも窺えるように、站船の調達は決して順調に進まなかったようである。後述するように、それは

站船の調達が民戸にとって重い負担であり、さらに船材とする松木が不足していたからにほかならない。が、それはともかく、このような現状に加えて、役負担の過重な左道水站ではその苦役に耐え切れずに避役・逃亡する水夫が多く、站船の乗組員確保が思うようにいかなかったこともあり、站船数の減額は引きつづき行なわれたものと考えられる。

こうして、『経国大典』巻一、戸典、漕転条には、站船の定数を左道水站が五一隻、右道水站が二〇隻と定められた。左道水站所属の站船数はさらに大幅に減額され、その一方で右道水站の方は当初の定数より五隻が増額されていたことがわかるであろう。ただし、同書には各水站における站船配備数は記されていない。

〔調達と保守・点検〕 站船は、次の記録から明らかかなように各道に貢物として分定・上納させた。

議政府、上司宰監啓目、(中略) 一、都城地、濱大江、船楫之用甚多、慶尚道歳貢只哨嗎船十隻、小有船楫之用、則必奪私船以供之、自今上幸亭子船二隻・哨嗎船二十隻・小居刀船十隻・平底船八十隻、定貢額、分定各道、每当戊・癸兩年農隙之時、堅実造作上納、本監点考火印、続書于籍、右条、忠清・江原・豊海平底船各十隻、慶尚道全数、全羅道哨嗎船十隻式、如啓目施行、(後略) (『太宗実録』巻二六、十三年十一月戊戌(二十一日)条)

ここにみえる「哨嗎船」は沿海航行用の漕船であり、「上幸亭子船」はその名の示すとおり国王が行幸するときに用いる屋形船ではないかと思われる。「小居刀船」についてはそれが具体的にどのような船であったかを知りえない。そして「平底船」こそが河川航行用の漕船、すなわち站船である。この記録によれば、太宗十三年(二四一三)十一月、この平底船の分定額を八〇隻と定め、戊・癸の年、すなわち五年に一度、忠清・江原・豊海(黄海)の三道に各一〇隻ずつ分定したのであった。

ところで、站船の調達は遅くとも世宗七年(一四二五)以前に京畿にも分定されるようになっていたが(後掲史料〇)、前掲史料Mの工曹上啓には左道水站船の減額をめぐって「請減左道所属船、広州・楊州・水原等官各一隻、忠州

一隻、原州一隻、楊根・抱川各一隻、衿川・果川並一隻、陽智・振威並一隻」とあり、この記録によれば、分定の際には道内の各郡県に具体的な上納額が定められていたようである。

次に、各郡県における站船の調達方法に眼を転じてみよう。站船は、たとえば『世宗実録』卷九三、二十三年七月庚戌（十六日）条にみえる慶尚道処置使の上啓中に「依江原道水站例、以各官烟戸軍造船」とあるように、各郡県が一般の民戸を徵発して建造にあたらせていた。

けれども、站船の建造には多大の労力を必要とし、その民戸における負担はきわめて重いものであったと考えられる。しかも、船材とすべき材木も不足しがちであったので、次の記録にあるように、民戸を使役するかわりに彼らから相当額の価米を徵收し、それをもとに船を購入・上納する郡県も少なくなかった。

○戸曹啓、敬奉伝旨、将京畿救弊条件、具録如左、（中略）一、京畿各官船材罕有、因此納站船隻、皆於民間取価貿易、一船之価、或米五六十石、為弊莫甚、請自今改納後、旧船除納司宰監還給其官、放壳補添船価、以除民弊、

若其旧船、守令用於他処、依律論罪、（中略）命並依所啓、（『世宗実録』卷二九、七年八月戊子（二十二日）条）

この記録は、世宗七年（一四二五）当時、京畿管内の各郡県における站船がこのような方法で調達されていたことを伝えている。ここで注目すべきなのは、站船一隻を購入するために必要な価米が五〜六〇石の巨額におよぶという弊害の打開策として、今後は新船を購入したのち、不要になった廢船のうち司宰監に納めるものを除いてはすべて上納郡県に還給し、それを放売して得た利益で船価を補填することを戸曹が要請している点である。つまり、いわゆる「取価貿易」を禁じるのではなく、それを前提としたうえでの対策が模索されているのであり、このことから、当時こうした調達方法が相当に一般化していた事実を読み取ることができるだろう。

それにしても、この世宗七年の事例において站船一隻の価格が五〜六〇石にものぼったというのは、たんに船材の不足によるというよりも代納請負人の営利活動にその一因があったのではないかと考えられる。世祖朝になって貢納

請負が全面的に公認されると、⁽⁵⁰⁾ 站船の調達にも特権的な僧徒らが参入し、価米を受けて代納を請け負ったことが実録に確認できるが、おそらく、民戸から徴収した価米で站船を買いつける際には、当初からその売買過程にこのような代納請負人が介在していたのであろう。

いずれにせよ、站船の代価がこのように高額であったとすれば、やはりそれは民戸の負担を過重なものとし、結局は站船の調達を困難にする大きな原因となる。それゆえ、当時の王朝政府において「収価貿易」によらずに站船を調達する方策がまったく考案されなかったわけではない。たとえば、左道水站到所属する站船八〇隻のうち三二隻が破損したまま補充されずにいた世祖八年（一四六二）二月には、この不足分を調達するために、疲弊して站船を調達できない郡県からは船材のみを供出させ、その輸送に便利な漢江沿岸の江原道原州牧の興原倉と京畿加平県の江辺に造船所を特設して二〇隻の站船を建造する案が戸曹から提示され、世祖の裁可をえている。⁽⁵²⁾

残念ながら、このときの站船建造計画が実施に移されたのかどうかは知りえない。しかし、いまも述べたように世祖朝になって貢納請負が全面的に公認されていく状況にあつては、おそらくこうした試みにもかかわらず、これ以後、站船の調達は特権的な僧徒や商賈が貢納請負人となって代納される場合が主流になっていったものと考えられる。

さて、このようにして調達され、各水站到配備された站船の保守・点検には、漕軍の漕船に対すると同じく、それらの站船が所属する水站の水夫・水站奴が交替であつたと推測される。そして、站船管理の全般的な責任は、さきにもたように水站転運判官が負っていた。また、站船の耐用年数に關して『経国大典』卷六、工典、舟車条には、津船とともに建造後五年で改修し、十年で更新する旨の規定が載録されている。

六 むすび

内陸河川における水運機構の制度として高麗末期に創始された水站制度は、李朝時代になると漢江において急速に

整備が進められ、上朝国家の強い統制下にその機能を發揮することになった。当時、水運に利用された河川はむろん漢江にかぎるわけではないが、漢江にだけこのような王朝国家直営の水運機構が整備されたのは、いうまでもなくこの河川が太白山脈から忠清道を経て京畿地方へ北流するというそのコースのゆえに、税穀はもちろん、いわゆる三南地方の諸物資輸送路として最適だったからであり、かつ、そうした水運の利を最大限に生かすべくこの河川の下流に位置する漢陽が李朝の王都に選定されたからにはかならない。漢江は、李朝建国当初から他の河川とはまったく異なる位置づけがなされていたのである。

もちろん、漢江以外の河川にも水駅を置こうとする動きがまったくなかったわけではない。すなわち、世祖三年（一四五七）正月、忠清・全羅・慶尚道巡察使朴薑と副使具致寛は三道の諸鎮浦を巡察して十九条におよぶ建議を行なったが、その一条において、慶尚道尚州牧の洛東江から莫溪郡の沙器所に至る間と梁山郡の東院津への水駅設置を請願し、とくに東院津の水駅に関しては、近くの金海都護府と梁山郡の公賤を站夫に差定し、梁山郡守がその管理にあたるという具体的な施策まで提示して世祖の裁可をえた⁵⁹。洛東江沿岸にも水駅を置こうというのである。

この水駅設置要請は、まず梁山郡の東院津の場合、倭人のもたらす諸物資の輸送拠点として金海都護府の都要津にかわる新しい場所を獲得しようというところから出されたものである。一方、尚州牧の洛東江から草溪郡の沙器所に至る間のものに関しては、朴薑らはその動機を明確に述べてはいないが、おそらく、沙器所で生産される沙器を都会所のある尚州牧へ搬入する際の便宜をはかろうとしたのであろう。

朴薑らの要請が実施にまで至ったのかどうかはわからないが、いずれにしても、この洛東江の水駅は、その設置動機からみて漢江のそれとは性格のまったく異なるものであったといえるだろう。洛東江の水駅は王朝国家直営の税穀輸送システムとしての漕運制を支える機構ではなかった。したがって、水駅を統轄する官職としての水駅転運判官も任命されず、ただ水駅所在郡県の守令が水駅を管理するにすぎなかったのである。

さて、本稿では漢江の水站制度について、その確立途上期にあたり、よってこの制度の基本的内容を知るのにもっとも適した時期と考えられる李朝初期の段階に注目して基礎的事項の考察を試みた。所期の目的はひとまず達せられたものと考えるが、李朝漕運制研究あるいは河川交通史研究の立場からすれば、今後に残された課題もまた多い。とくに本稿では、実際に漢江の水站を利用して行なわれた漕運をはじめとする各種輸送作業に関して、その制度・実態ともにほとんど触れることができなかった。また、当時漢江を往来した物資の種類や量と水站の輸送力との関係も、当然に検討されるべき問題でありながら、取り上げていない。史料的な限界もあるが、当時の物資流通に占める漢江水站の比重やその限界などを理解するうえでいずれも重要な問題にはちがいない。本稿での成果を土台に、さらに考察をつづけていきたい。

(一九九〇年十月十九日成稿)

註

- (1) たとえば私の知りえた範囲では、中村栄孝「漢江と洛東江」(『青丘学叢』第一二号、京城、一九三三年)、松崎壽和「李朝駅制攷」(『韓』第一〇二号、一九八六年、ただし復刻掲載)、崔完基「水上交通」(『漢江史』、서울特別市史編纂委員会、서울、一九八五年)、などが漢江漕運あるいは水站制度を取り上げているが、いずれも概略的・断片的記述にとどまり、また、史料の誤読によって誤った解釈を下している部分もみうけられる。
- (2) 『高麗史』卷一一七、列伝三〇、鄭夢周伝。『度支志』外篇卷七、版籍司、漕輦部、水站条。『増補文献備考』卷一五七、財用考四、漕運条。
- (3) 『太祖実録』卷七、四年六月戊辰(六日)条。
- (4) 『太祖実録』卷六、三年十月辛卯(二十五日)条。
- (5) 中村栄孝、前掲論文。
- (6) 『太宗実録』卷二六、十三年十一月戊戌(二十二日)条。
- (7) 『世宗実録』卷一四八、地理志、京畿川寧県・楊根郡・広州牧・果川県の各条。
- (8) 『新增東国輿地勝覽』卷六、京畿広州牧、卷八、果川県、卷一四、忠清道忠州牧、の各駅院条。

- (9) 以下、忠州牧金遷から川寧渠梨浦までの記述と現地比定は、すべて六反田豊「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）による。
- (10) 『新增類合』（柳希春、宣祖七年（一五七三）では両字ともその音を「가」と記し、また現代朝鮮音もともにガ[ka]である。なお、本稿で用いたハンゲルのローマ字転写はすべて一九八三年施行の大韓民国（以下、韓国と略す）文教部制定の表記法にしたがっており、「」内は発音記号を示す。
- (11) 本稿では前稿と同様の理由から、現地比定には旧日本陸軍参謀本部陸地測量部発行の五万分の一地形図を利用した。以下では発行者名は省略する。
- (12) 『新增類合』では両字ともその音を「심」と記し、また現代朝鮮音もともにシム[sim]である。
- (13) 本稿で用いるのはすべて朝鮮里である。朝鮮里は日本里の約十分の一にあたるから、一朝鮮里は約四〇〇メートルになる。
- (14) 私は「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、九州大学朝鮮学研究会、一九九〇年）において、右道水站は衿川に存在したものと推測したが、本稿でも述べるようにそれは誤りであった。ここに訂正しておく。
- (15) 『新增東国輿地勝覽』目録。
- (16) 『世宗実録』卷四八、十二年六月庚辰（十一日）条。
- (17) 『世宗実録』卷二、即位年十一月乙丑（十九日）条。
- (18) 『太宗実録』卷二八、十四年八月辛酉（二十一日）条。『世祖実録』卷二四、二年七月辛未（四日）条。『新增東国輿地勝覽』卷八、京畿果川県建置沿革条、卷十、京畿衿川県建置沿革条。
- (19) 六反田豊、前掲「李朝初期の田税輸送体制」。
- (20) 金谷浦の現地比定も、六反田豊、前掲「李朝初期の田税輸送体制」による。
- (21) 註(2)参照。
- (22) 六反田豊、前掲「李朝初期の田税輸送体制」。
- (23) 六反田豊、前掲「李朝初期の田税輸送体制」。
- (24) 諸橋轍次『大漢和辞典』第九卷（大修館書店、一九五八年）。
- (25) 田川孝三『李朝貢納制の研究』（東洋文庫、一九六四年）。

(26) 田川孝三、前掲書。

(27) 中村栄孝『日鮮関係史の研究』上(吉川弘文館、一九六五年)。

(28) 『高麗史』卷七七、志三一、百官二、外職条、館駅使。

(29) 『太宗実録』卷三〇、十五年十二月甲子(一日)条。

(30) 張炳仁「朝鮮初期의 觀察使」(『韓國史論』4、서울大学校人文大学国史学科、서울、一九七八年)。

(31) 張炳仁、前掲論文。

(32) 『太宗実録』卷二八、十四年九月壬申(二日)条。

(33) 『世祖実録』卷一二、四年三月辛亥(二十四日)条。

(34) 六反田豊、前掲「海運判官小考」。

(35) 『成宗実録』卷六、元年六月乙丑(十八日)条。

(36) 『経国大典』卷二、戸典、諸田条。

(37) 『世宗実録』卷六七、十七年三月戊戌(二十六日)条。

(38) 劉承源も「朝鮮初期의 「身良役賤」階層」(『朝鮮初期身分制研究』、乙酉文化社、서울、一九八七年)において同様な見解を示している。しかし、このようにして水夫に充定された奴婢階層の人びとがすなわち水站奴と称されたとする劉の主張には、にわかには首肯しがたい。というのも、本文中にも述べるように、水夫と水站奴ではそれぞれ定員が別個に定められているからであり、またその定員増額に際しても、水夫と水站奴は区別して取り扱われている(本文史料F K)からである。水夫に充定された者はたとえ奴婢階層であってもやはり水夫と称されたと考えられる。本来水夫と水站奴は制度的に画然と区別された存在であり、それはおそらく両者の担当する役の内容と関連するのであろうと推測されるのだが、残念ながら具体的なことは史料制約のため明らかにできない。

(39) 『世宗実録』卷三二、八年六月辛未(九日)条には、本文中に史料Fとして引いた部分のあとに「命下兵曹与政府・諸曹同議、左議政李稷・右議政黃喜等議啓、(中略)若水夫加定、則以水迎各官散住都府外、量減移属、相通立番、(中略)從之」とある。ちなみに、都府外とは京畿居民から差定されて王都巡綽の軍役にあつた巡軍司(のちの義禁府)所属の者をいう。田川孝三、前掲書参照。

(40) 『世宗実録』卷三二、八年六月辛未(九日)条には、本文に史料Kとして引いた部分のあとに「命下兵曹与政府・諸曹同議、左議政李稷・右議政黃喜等議啓、加定転運奴子、無閑歇奴子、加給為難、自今各站除大船、並用中船、(中略)

李朝初期漢江の水站制度について

従之」とある。

(41) 『太宗実録』卷七、四年五月癸亥(二十三日)条。

(42) 『経国大典』卷四、兵典、給保条。

(43) 水夫に所耕田があつたことは本文中に引用した各種の記録からも明らかであり、よつて、当然に田税の負担も課せられていたと考えられる。

(44) 『世宗実録』卷一〇六、二十六年十一月戊子(十三日)条。

(45) 有井智徳「李朝初期における公的土地所有としての公田」(『高麗李朝史の研究』、国書刊行会、一九八五年)。

(46) 崔完基「朝鮮後期船運業史研究」(『潮閣、서울、一九八九年』)ほか。

(47) 註(40)参照。

(48) 『世祖実録』卷二七、八年二月乙未(三十日)条。

(49) 『高麗史』卷七九、志三三、食貨一、漕運条では、高麗時代の十二の漕倉のうちで海上での漕運の拠点であつた十か所の漕倉に配備された漕船を「哨馬船」と記し、一方、漢江漕運の拠点であつた二漕倉に配備されたものを「平底船」と記す。こゝした用途による船名の区分は李朝初期にもそのまま受け継がれたと考えられる。

(50) 田川孝三、前掲書。

(51) 『世祖実録』卷四〇、十二年十月癸亥(二十五日)条。

(52) 『世祖実録』卷二七、八年二月乙未(三十日)条。

(53) 『世祖実録』卷六、三年正月辛巳(十六日)条。