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

高麗における元の站赤 ： ルートの比定を中心に

森平, 雅彦
九州大学大学院人文科学研究院歴史学部門 ： 助教授 ： 朝鮮中世史, 北東アジア史

https://doi.org/10.15017/3695

出版情報：史淵. 141, pp.79-116, 2004-03-10. 九州大学大学院人文科学研究院
バージョン：
権利関係：

高麗における元の站赤―ルートの比定を中心に―

森　平　雅　彦

はじめに

本稿の主眼は、一三世紀後半～一四世紀半ばに元（モンゴル帝国）[1]との関係下で朝鮮半島の高麗に設けられた站赤（ジャムチ）jamčiのルートを、史料的に可能な範囲で解明することである。現在筆者は高麗と元の間で行われ両国家の関係を規定していた制度や慣例の数々について考証を進めているが[森平一九九八a、同一九九八b、同二〇〇一、同二〇〇二]、本稿もまたその一環である。

周知のように、站赤とは、モンゴル帝国がその広大な領域にはりめぐらせた駅伝網であり、迅速な情報伝達と移動の手段として、モンゴルの支配・統合の根幹に関わるシステムのひとつであった。[2] モンゴルはかかる站赤の敷設を周辺の服属国に対しても要求するのが通例であったが、[3] それは、元朝初代皇帝クビライ（世祖）の登極に前後して、これに〈帰附〉した高麗に関しても例外ではなかった。かかる事実そのものは、これまでにも站赤の制度全般や高麗の駅制、あるいは高麗・元関係を論じた研究のなかで、しばしば言及されてきた。[4] しかしいずれも専論ではないこともあって、その具体的な内容に関しては、ルートや運営方式といった基礎的な事実関係すら

満足に吟味されていないのが実情である。

以下の行論では、この問題に関する本格的研究の第一歩として、高麗で站赤の敷設が本格化する以前の経緯を概観するとともに、站赤のルートをできるだけくわしく考察し、そのうえで、そこに現れる諸特徴が高麗・元関係のいかなる性格を反映するものか、私見を提示してみたい。なお紙幅の都合上、これらの站赤の運営方式に関する検討は別稿にゆずる。

一　站赤敷設問題の発生

管見の限り、高麗に対するモンゴルの站赤敷設要求が最初に現れる史料は、朴暄の起草にかかる「荅唐古官人書」（『東文選』巻六二）である。モンゴルは高麗に対し一二三一年より本格的な侵略を開始するが、唐古官人とは、その一二三五（高宗二二／太宗オゴデイ七）～三九年における侵攻を指揮した唐古拔都魯（タングト・バートル）のことである。この書状の正確な日付は不明だが、文中に最も下って己亥（一二三九）年一二月の出来事までが言及されるので、それ以降に作成されたことがわかる。一二三九年四月、高麗とモンゴルの間に休戦が成立して唐古はいったん高麗国外に兵をひきいたが、翌年六月、高麗政府は彼のもとに遣使しているので（『高麗史』巻二三、高宗世家、二六年四月・二七年六月）、おそらくその際に高麗側で作成された文書であるとおもわれる。

この〈唐古官人への返書〉では、これに先だち唐古側から高麗に示された要求内容が

鴨緑江にいたるまで民戸を住み着かせて耕種させ、使佐が往来する際に当たっては酒饌と伝騎の馬匹を供応させよ。[5]

とひかれている。站赤という言葉こそ示されないが、内容上明らかに、このとき高麗には鴨緑江まで站赤を敷設することが求められていたのである。直接には言及されないが、高麗に派遣されたモンゴルの使臣が利用する站

赤であるから、王都（当時は江華島に遷都中）を起点にしていたとみてよかろう。これに対して高麗側は返書のなかで、国内疲弊のため指示を直ちに実施するのはむずかしく、当面は可能であれば僅かなりとも人員を配置するか、官人を派遣するなどして使臣の送迎に対処すると回答している。その後、站赤の敷設がどこまで実行されたかは不明だが、七年後にはモンゴル軍の侵攻が再開されており、おそらく大して進展しないまま棚上げされたものとおもわれる。

次に站赤敷設要求が明確な形で示されるのは、一二五九（高宗四六／憲宗モンケ九）年に高麗がモンゴルに最終的に帰附した際である。[6] 当時高麗方面の経略にあたっていた也速達（イェスデル）は、高麗政府に対して次のように通告している（史料訳文中の（　）は筆者による注釈。以下同じ）。

太孫（のちの忠烈王）が尸羅問（シレムン）（也速達の使者）を見送った。尸羅問が也速達の牒をとりだしていうには、「帝所往来の宣使及び本処の使者については、沿路の站赤が不足している。西京（現・平壌市）以南は汝の国が站赤を列置し、人戸や鋪馬、一切の求める諸物は以前に照依して設置し、不足をきたすことがないようにせよ。西京以北のまさに用いるべき站駅も、またよろしく整えて安置すべきである」。[7]

站赤のルートは西京を基点に説明され、まず「西京以南」に敷設して人員や馬匹などを整えよという。「以前に照依して」とは、〈以前モンゴルが高麗に站赤敷設を求めた際の指示に基づいて〉という意味であろう。ひとつには前述した唐古の要求がそうした先例に相当する可能性が考えられるが、史料にははっきりと現れていない事件がほかにあった可能性も排除できない（註6参照）。この站赤はモンゴル皇帝や也速達が高麗に遣使する際に用いるものであるから、「西京以南」とは高麗王都にいたるまでの範囲とみられる。また「西京以北」にも敷設せよというが、この数年後、モンゴルの站赤敷設要求に対して高麗側が〈すでに北境まで敷設した〉と反論したことや（後述）、さきの唐古の要求内容などからみて、高麗北境（鴨緑江）にいたるまでがその範囲であったとおもわれ

る。

上の通達があった頃、モンゴルでは皇帝モンケが急死し、一二六〇年に弟のクビライが即位する。するとクビライは、一二六二年に「新附之国」の義務として「郵」の設置を再び高麗に要求してきた。[8] しかし翌年、これに対して高麗側が〈すでに北境まで站赤を敷設した〉（置郵事…而曾設至北境）と反論し（『高麗史』巻二五、元宗世家、四年四月甲寅）、元側も「置駅」を免じるという形で要求をとりさげている（『元史』巻二〇八、高麗伝、中統四年一一月）。これをみる限り、站赤の敷設はある程度実行されていたかのようである。しかしこの段階の站赤は決して充分なものではなく、一二六八年にもたらされたクビライの詔でも「粗あら立」ったと評価されるにとどまっている（『高麗史』巻二六、元宗世家、九年三月壬申）。これは帰服当初の高麗政府内に対元強硬論が根強く残り、両国の関係が必ずしも安定しなかったことにも関係するのであろう。しかし一二七〇年に強硬派が抑えられ王都が江華島より開京（現・開城市）に戻されると、高麗政府が対元協調路線を進めるなかで、站赤の敷設もまた本格化するのである。[9]

二　慈悲嶺以北の高麗西北部におけるルート

慈悲嶺（岊嶺ともいう）は現在の黄海北道中西部を東西によこぎる山嶺であり、慈悲嶺以北の高麗西北部とは、当時の広域区画では西海道の一部と西北面一帯（現在の黄海道北辺と平安道一帯）に相当する。この地域は一二六九（元宗一〇／至元六）年に西北面兵馬使営の記官崔坦らが西北面諸邑の官吏を殺害して元に内属するという事件をおこすと、翌年元の直轄下に編入され、西京を治所とする東寧府がおかれるにいたる。その後一二七六（忠烈王二／至元一三）年には東寧路に改められ、一二八七年に遼陽行省ができるとその所轄となり、一二九〇年に高麗に返還されるまで、約二〇年にわたり元の一地方単位として存在した。

『永楽大典』巻一九四二二にひく元の政書『経世大典』站赤の記事に元朝各省の站赤敷設状況を示した箇所があるが、そこに東寧路所轄の站が次のごとく記されている（以下、史料A）。

A　東寧路所轄馬站一十処、馬四百六十二匹。洞仙站、馬四十四匹。生陽站、馬五十三匹。林原站、馬七十三匹。安定站、馬三十九匹。雲興站、馬四十九匹。宣州站、馬三十九匹。霊州站、馬四十一匹。

東寧路の站数は計一〇ヶ所だが、個別の站名は七つしかあがらない。馬匹数も路全体で四六二匹であるのに対し、各站の馬匹の合計は三三八匹にとどまるので、これらの站名が東寧路の站の一部にすぎないことは明白である。しかし各站とも、『高麗史』地理志所載の州府郡県名、及び『高麗史』巻八二、兵志、站駅所載の二二駅道の駅名一覧記事（以下、駅名記事）と照合して、次のように位置比定できる（駅名に「　」で附した地名は該駅が属す州府郡県。[10] 以下同じ）。

洞仙站　洞仙駅［黄州（現・黄海北道黄州郡）］。本駅は朝鮮初に鳳山郡（現・黄海北道鳳山郡）の北一五里（本稿では特に断らない限り距離単位の里は朝鮮里（一里＝約〇・四km）をさす）の地に遷されるが、[11] 高麗時代の所在地については、高麗末の李穡が慈悲嶺にある羅漢堂の立地を「嶺の北に拠り洞仙站を俯」しみると記したことが参考になる（『牧隠文藁』巻三、慈悲嶺羅漢堂記）。この「洞仙站」とは站赤の站そのものにもみえるが、この文章は高麗が元の直接的な影響下から脱してゆく一三五六年以降に書かれたとみられ、[12] 元の肝いりで敷設された站赤がその頃まで残置されていたか疑問が残る。高麗末の史料では在来の駅が站とも表記されるので（後述）、むしろここでは洞仙駅のことをさすようにもおもわれる。しかしいずれにせよ、洞仙駅、及びその地におかれた洞仙站は慈悲嶺の北麓附近にあったことになる。

生陽站　生陽駅［西京］。駅の位置は朝鮮前期の地方志『新増東国輿地勝覧』（以下『勝覧』）巻五二、平安道、中和郡（現・平壌市中和郡）、駅院、生陽駅に「郡の西二里に在る」とある。

林原站　林原駅［西京］。駅の位置は『勝覧』巻五一、平安道、平壌府、古跡、林原駅に「府の北二〇里に在る」とある。

安定站　安定駅［西京］。駅の位置は『勝覧』巻五二、平安道、順安県、駅院、安定駅に「県内に在る」とある。順安県（現・平壌市順安区域）は高麗時代には順和県といい西京の西郊にあったが、朝鮮太祖五（一三九六）年に安定駅の地に移された[13]。

雲興站　雲興駅［郭州（現・平安北道郭山郡）］。駅の位置は『勝覧』巻五三、平安道、郭山郡、駅院、雲興駅に「郡の北一七里に在る」とある。

宣州站　宣州。本州は朝鮮時代に宣川郡と改められるが、『勝覧』巻五三、平安道、宣川郡、古跡、東林城に「郡の北六二里に在る。即ち古の宣州城である」とあり、またすでに一三六〇年の記録に「古宣州」が現れる（『高麗史』巻三九、恭愍王世家、九年二月癸酉）。すなわち宣州ははじめ東林城（現・平安北道東林郡）にあったが、一三六〇年までに朝鮮時代の宣川郡の地（現・平安北道宣川郡）に移ったのである。津田左右吉［一九六二b、三四七～八頁］は移転時期を、モンゴルの侵攻を海島に避けていた宣州が一二六一（元宗二／中統二）年に半島本土にもどった際と推測するが、断定はしがたい。宣州站の位置については新旧二ヶ所の宣州を候補としてあげるにとどめる。

霊州站　霊州。本州は朝鮮初には廃されており、『勝覧』巻五三、平安道、義州牧、古跡、古霊州に「州（義州）の南五五里に在る」とある。現在の平安北道枇峴郡の地に比定される[14]。

史料Aの七站は以上のごとく比定される。その記載順は地理的には南→北の順であり、そのルートは東寧路の管轄地域を南北にほぼ縦断する範囲に及ぶことがわかる。

同じ站赤ルートに関する記録は『永楽大典』巻一九四二六にひく元代大都（現・北京市）の地方志『析津志』

大都東西館馬歩站の「天下站名」にもみえる。元朝各地の站赤ルートを示すその記事では、瀋州（現・遼寧省瀋陽市）・東京（現・遼寧省遼陽市）をへて鴨緑江下流附近の駅昌站（現・遼寧省丹東市）にいたるルートを示したうえで、その先に続くルートを次のように記している（以下、史料B）。

B　誼州　六十　霊州　九十五　宣州　九十　雲興　百二十　安信　九十　都獲　九十　粛州　八十五　安定　六十五　東寧　六十　生陽　洞仙。其東海、其北接合懶府。

史料中の数値は站間の里程である。計一一站のうち、霊州・宣州・雲興・安定・生陽・洞仙の六站は史料Aと一致し[15]、その記載順から史料Bでは史料Aとは逆に北→南の順に站名が配列されていることが窺われる。他の五站の位置については次のように比定される。

東寧站　東寧路の治所であった西京（平壌）におかれた站であろう。

粛州站　粛州（現・平安南道粛川郡）。

安信站　安信駅［嘉州（現・平安北道雲田郡）］。『勝覧』巻五二、平安道、嘉山郡（高麗の嘉州）、古跡、安信駅に「古基が郡の北二〇里に在る」とある。

都獲站　安北大都護府（現・平安南道安州市）。都獲站は安信站と粛州站の間に位置するが、管見では該地域に「都獲」という地名はみいだせない。しかし高麗時代、安信駅と粛州の中間には安北大都護府があった。ここは西京と鴨緑江下流方面をむすぶ幹線路上にあって清川江を扼する要衝であり、站をおく位置として少なくとも不自然ではない。しかも『元史』巻五九、地理志、遼陽等処行中書省、東寧路にみえる「都護府」とは安北大都護府をさすと考えられ［箭内一九一三、三四四～五頁。津田一九六四b、三五七～八頁］、元では安北大都護府が単に都護府とよばれたことが窺われる。とすれば、字形の類似から都護が都獲と誤記されることも充分考えられよう。都獲站は安北大都護府におかれ、本来は都護站と表記されたとおもう。

誼州站　義州（現・平安北道義州郡）。誼州站は霊州站と鴨緑江北側の駅昌站との間に位置し、鴨緑江下流附近にあったことは疑いない。この地名は『元史』巻一四、世祖本紀、至元二四（一二八七）年九月辛卯にも「東京・誼・静・麟・威遠・婆娑等の地が大いに長雨となり、江の水が溢れ民田を没した」[16]と現れる。「静・麟・威遠」とは鴨緑江下流附近にあった高麗西北面の州鎮、静州・麟州・威遠鎮のことで、慈悲嶺以北の地が元に直轄されていた当時は、上の記事にみえる婆娑府（現・遼寧省丹東市）の所轄であった[17]。これらの諸邑や東京（遼陽）とともに水害にみまわれた「誼」とは史料Bの「誼州」と同一であり、「静」や「麟」と同様に州字が省略されているのであろう。そこで注目されるのは、中華書局『元史』標点本［三〇〇・三〇五頁］がこの「誼」（誼州）を義州に比定したことである。高麗・朝鮮時代を通じ、義州は鴨緑江下流において朝鮮半島と遼東地方をむすぶ交通の要衝であった。元～高麗間を往来する者もここを通過したことが記録にみえている[18]。鴨緑江の対岸では駅昌站にいたり、南方では霊州にいたるので、史料Bにおける誼州の位置関係にも符合する。しかも当時、駅昌站～霊州間の地において州がつく地名は、前記の静州と麟州をのぞけば義州以外にはみいだせないのである。当時の華北の漢語でも、おそらくは朝鮮語でも誼と義は同音と考えられ[19]、また意味の上でも通用される場合があるから、誼州は義州の異表記である可能性が高い。

前出の李穡は一三五三（恭愍王二／至正一三）年に入元した際の一連の紀行詩のなか、その途上で「義州站東上房」に宿泊したことを記しているが、高麗西北辺方面の旅程にあたることからみて、この「義州站」はまさしく義州に関わるものらしい（『牧隠詩藁』巻二）。そもそも站はモンゴル語jamの音写で、朝鮮時代までに朝鮮語にとりこまれたが、本来はモンゴルから高麗にもたらされた語である。元代中国の文献ではすでに駅と站が混用されている。高麗側の文献でも元朝帰服後より実体の判別しがたい「站」の用例が現れ、少なくとも一四世紀中葉以降は明らかに在来の駅を「站」と記した例が確認される[20]。しかしその一方で、高麗では個別の駅・站名を表記

する際に、在来の〈駅〉と站赤の〈站〉を使い分ける傾向をみせる場合もある。すなわち上記の李穡が三度の入元（註12参照）に際して記した紀行詩では、元の站を「彰義站」・「開州站」・「東八站」と表すのに対し、高麗の駅を「良冊駅」（良策駅）・「長林駅」・「神安駅／新安駅」と表している（『牧隠詩藁』巻二・三）。また李承休も、一二七三（元宗一四／至元一〇）年に入元した際の詩文録のなか、元の站を「渥頭站」（崖頭站の誤り）と表すのに対し、高麗の駅を「興義駅」と表している（李承休『動安居士文集』「動安居士行録」巻四、賓王録）。ただ李穡の詩には元の崖頭站を「崖頭駅」と記した個所もあり（『牧隠詩藁』巻三）、站と駅の使い分けが常に徹底されているとは限らない（他に前出の興義駅に対応する「興義站」の例もあるが、これについては後述）。ゆえに「站」という表記だけを根拠に「義州站」を站赤の站と断定するのは危険である。しかしここでの場合、「站」名として義州という州名が用いられる点が重要である。註10で述べたように、高麗の駅は州府郡県内の単なる交通施設ではなく、州府郡県とは区別される別個の地方単位である。そのためか、州府郡県名をそのまま用いる駅名はまれである。[21] 少なくとも、〈義州駅〉なる駅名はいまのところ史料上に確認されないのである（義州の属駅は会元駅[22]）。そこで筆者は、「義州站」は文字どおり義州におかれた站赤の站であり、誼州站にほかならないと考える。

以上、史料Bの站のうち史料Aにみえない五站について比定を試みた。それらの地理的位置関係は史料Bにおける站の配列順に符合するものである。

しかし問題が残る。史料Aでは東寧路の総站数を一〇とするが、史料A・Bに現れる個別の站名は計一二ヶ所に達するのである。もっともこのうち史料Bだけにみえる誼州站は東寧路域内の站数から除外される。同站が所在する義州は東寧府発足直後の一二七〇年末に婆娑府に転属されており（『元史』巻七、世祖本紀、至元七年閏一一月己巳）、同站が東寧路の存続期間中に設置されたとしても、婆娑府か同府を管轄する遼陽路の所轄となったはずだからである。[23] しかしそれでもなお一站分のずれが残る。次にこの問題を検討しよう（表参照）。

史料A	史料B	高麗での行政単位名
	誼州	義州
霊州	霊州	霊州
宣州	宣州	宣州
雲興	雲興	雲興駅
	安信	安信駅
	都獲	安北大都護府
	粛州	粛州
安定	安定	安定駅
林原		林原駅
	東寧	西京
生陽	生陽	生陽駅
洞仙	洞仙	洞仙駅

表：史料A・Bの站名比較

まず史料AとBの記載内容の年代差を指摘したい。『経世大典』は一三三一年に成るが、ここに収められる史料Aは一二七六～九〇年におかれた東寧路に関する内容である。一方、『析津志』は元末（一四世紀後半）に成立した。[24] そこに収められた史料Bを含む「天下站名」の記事には紀年がなく、一見する限り他文献からの単純な移録にもみえないので、『析津志』編者が編纂当時の状況を記録した可能性がある。そこで注目されるのは、そのなかに史料Aを収める『経世大典』站赤の各省站名記事には記載がないアムガなるモンゴル王名を付した「阿木哥大王府」站がみえることである。このアムガ大王とは武宗皇帝カイシャン・仁宗皇帝アユルバルワダの庶兄、魏王アムガを指すと考えられるので［Hambis一九四五、一三三頁。同一九五四、一七頁］、彼の活動状況を検討することで「天下站名」の記事年代が大略推定されよう。

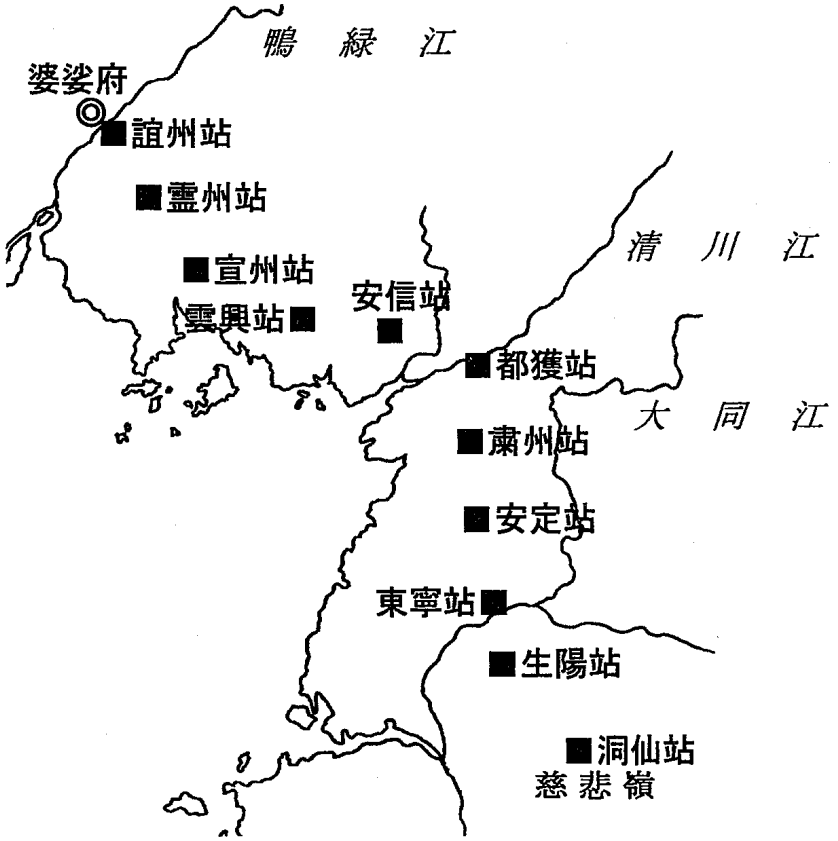
アムガの父ダルマバラは至元初年（一二六四）に生まれ（『元史』巻一一五、順宗伝）、同一八年（一二八一）一八歳にして次子カイシャンを生んだから（『元史』巻二二、武宗本紀）、その年齢より常識的に考えて長子のアムガはカイシャンに先立つこと数年以内に生まれたはずである。ゆえに東寧路が廃された一二九〇年当時、アムガはせいぜい一〇代前半の少年にすぎなかったことになる。そしてこのころは父ダルマバラが存命中なので、[25] 幼いアムガがすでに「大王」として自らの政務機関「王府」を構えていたとはいささか考えにくいのである。少な

くとも『元史』では、彼は一三〇二年になって「親王」としてはじめて登場する（『元史』巻二〇、成宗本紀、大徳六年一一月戊午）。アムガは一四世紀初めに二人の異母弟が皇帝となるに及び、「魏王」として元朝政界で一定の存在感を示すようになるが、彼が「大王」として「王府」を構えるようになったのは、あるいはそのころではなかろうか。その当否はともかく、『析津志』「天下站名」に「阿木哥大王府」站が記されるということは、遅くとも一二九〇年までの状況を表す史料Aに対し、史料Bがそれ以降の状況を表すことを意味すると考えられる。

そこで注意されるのは、史料Bの站名から誼州站をのぞくと、その総数は史料Aが記す総站数一〇に一致すること。しかしながら史料Bには史料Aに記載された林原站がみえないことである。史料Bから林原站が漏れているのであれば、史料Aの段階で計一〇站あった東寧路域内の站が史料Bの段階までに一一站に増えたか、史料Aが示す総站数が一一の誤りということになる。しかしそのようには考えにくい。まず、林原站がおかれた林原駅から東寧站がおかれたとみられる西京までは、僅か二〇里（約八km）にすぎない（前述）。これに対し、高麗西北部における他の站間隔を地図上で検証すると、明らかに三〇kmを超える場合もあるが、多くは二〇～三〇kmの範囲に収まるようである。元の站は六〇中国里（約三三km）ごとに設置するのが標準的なところだったようであるから[26]、そもそも高麗西北部ではやや短めの間隔で站をおく傾向があったわけである。しかしそれとくらべても、林原站～東寧站間の短さはきわだっており、ここまで近接して站が設置されたとは考えにくいのである。また林原站は安定站と東寧站の間に位置するが、史料Bでは安定站と東寧站の間に里程を記しており[27]、両站を隣りあうものとして扱っているように、少なくとも表記上はみえる。ゆえに史料Bの段階では林原站が実際に存在しなかった可能性が高いと考えられる。

そうすると史料Aでは林原站を含めて計一〇站とされるゆえ、誼州站を除く史料Bの一〇站のうち、一站は史料Aの段階では存在しなかったことになる。それは史料Aに記載されていない安信站・都獲站・粛州站・東寧站

図1



※宣州站については暫定的に現在の宣川郡の位置で表示。

のいずれかだが、当然、林原站との併存が考えにくい東寧站が該当しよう。すなわち史料Aの段階では安定站と生陽站の間に林原站がおかれていたが、史料Bの段階までに東寧站に移転したと考えられるのである。[28]

一二九〇年に東寧路が高麗に返還された際、婆娑府管下の義州もあわせて返還されたと推定される［津田一九六四b、三六四頁］。これにより、これら地域の諸站が高麗西北領内に残され、結果的に、史料Bが示すような誼州―靈州―宣州―雲興―安信―都獲(ママ)―肅州―安定―東寧―生陽―洞仙という站赤ルートが存在することになったとみられる（図1）。なおこのルートは、開京と義州をむすぶ軍事・外交上重要な在来の幹線駅路とも重なるものである。

三　慈悲嶺以南の高麗中・南部におけるルート

高麗に敷設された站赤についてのべた史料として従来から知られているものに、『元史』巻一一、世祖本紀に掲げられた次のふたつの記事がある（以下、史料C、D）。

C　高麗国が初めて置いた駅站の民が食糧難に陥っているので、一年間食糧を供給するように命じ、よって使臣が往来する際に飲食を要求しないよう禁じる。《至元一七年七月戊申》[29]

D　高麗国王王賰（忠烈王）が、「本国は四〇の駅をおいたが人と家畜が疲弊している」というので、勅して二〇站に合併し、よって馬価八〇〇錠を支給する。《至元一八年六月壬辰》[30]

両記事は紀年が一二八〇年、一二八一年と一年しか違わず、史料Cの「高麗国が初めて置いた駅站」＝史料Dの「四〇の駅」とみられるが、高麗では遅くとも一二世紀初めまでに五〇〇をこえる駅が二二の駅道に体系化されたので、在来の駅について述べた記事にしては「駅」の数が少なすぎる。そもそも在来の駅ならば一三世紀末にもなって「初めて置いた」とはいわないだろう。かといって、西北部一帯（東寧路）ばかりか東北辺（雙城総管府）と済州島（耽羅軍民都達魯花赤総管府）までが元に直轄され高麗の版図が縮小していたこの時期（後述）、四〇もの駅が突如増設されたとも考えにくい。その一方で、これらの「駅站」の維持・運営には元の意思が強くはたらき、救済物資の支給、利用禁則から「駅」／「站」の統廃合にいたるまでその控制が及んでいた。であれば両記事は、元の意向により高麗で整えられた站赤の站についてのべたものと従来どおり解釈するのが妥当であろう。一二七九年元が高麗に遣使して「站駅」を「点視」させたのも（『高麗史』巻二九、忠烈王世家、五年一〇月己卯）、この站赤に対する査察だったとおもわれる。すなわち西北部が元に直轄されていた一二八〇年前後、すでに高麗国内にも站赤が存在したのである。このことは同時期に站赤利用の取締官たる脱脱禾孫（トドカスン）がクビライの命によって

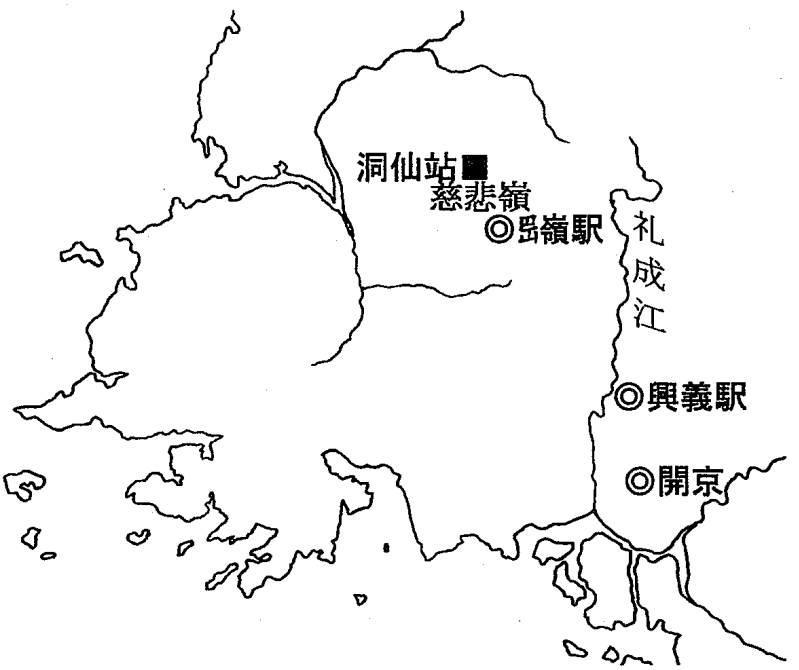
開京・忠清道・全羅道・慶尚道に配備されたことからも裏づけられる。[31]

この時期、高麗は元の第二次日本遠征（一二八一）を助勢してその準備と実施にあたっていたが、『高麗史』巻八二、兵志、站駅に収める忠宣王の教（以下、史料E）中にみえる、日本遠征に際して敷設された「站」とは、まさしく上記の站赤にかかるものと考えられる。

E　〔忠烈王〕三四（一三〇八）年八月、忠宣王が即位し、一一月に教を下していうには、「西海道の岌嶺にいたる七站、及び会源・耽羅にむかう沿道の站の戸は、先ごろ日本遠征の際に各道の人戸ならびに流移の人物を年限を設けて入居させたが、いまにいたるまでそのままで、いまだ交替していない。あるいは死亡者があれば、その邑に欠員分を充当させており、馬匹もまた同様である。怨嗟の声は非常に深刻になっている。有司にしかるべき者を選んで站役にあてさせ、各邑の人戸はみな本にかえることを許す」。[32]

ここにみえる「站」については、各道の人戸や流移の人物を年限つきで充当して組織し、その後も各邑に人戸を補充させたものであるといい、また新たに適任者を選んで役務にあてることが命じられている。身分固定的な駅吏・駅戸からなる在来の駅とはおよそ異なる。もしもこれが在来の駅に関することならば、たとえば高麗末の趙浚が当時の駅運営状況を「近来駅戸が凋廃し、およそ鋪馬・伝逓・知路・指路の役は州郡が代わってその労苦を受け、そのため〔民が〕流亡するに至っている」[33]とのべたように、本来の駅吏・駅戸とは別に人員を動員する理由が何らかの形で示されるところであろう。しかし上記の「站」については、駅吏・駅戸の存否自体まったく問題とならぬかのごとくである。やはり在来の駅とは区別される組織とおもわれるのであり、これを站赤の站とみてよいとすると、後述のごとくその推定ルートは前述した脱脱禾孫の配備地域（開京・忠清道・全羅道・慶尚道）にも符合する。一二七〇年に高麗政府が江華島から開京に還都すると、元の指示で日本遠征の準備が本格的に開始される。この頃まで高麗での站赤は「粗あら立」つにとどまっていたわけだが、日本遠征を機に、その人

図2



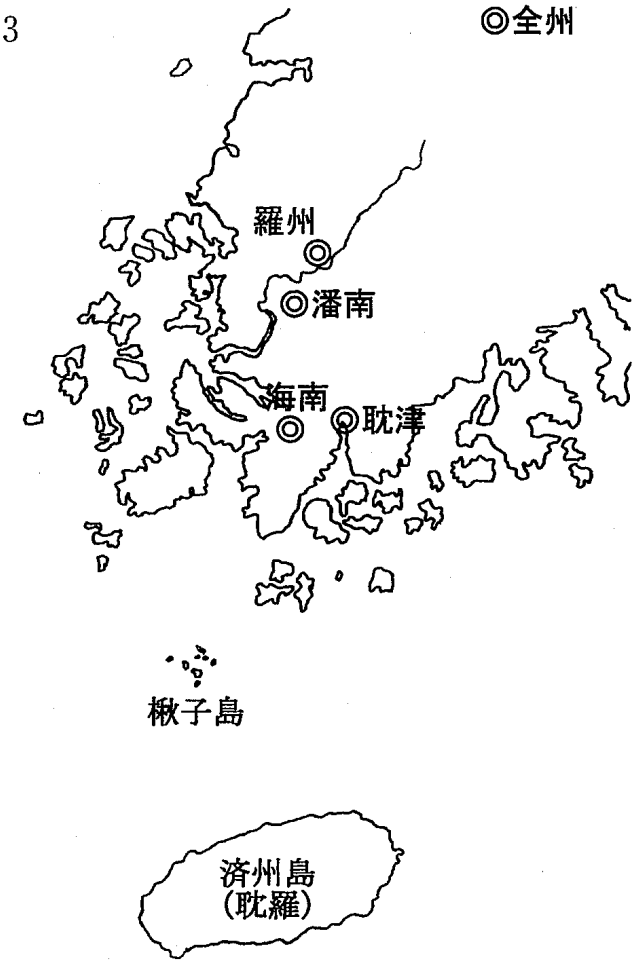
員・物資の移動、通信・連絡のため、站赤が本格的に整備されたのであろう。

そのルートは、再三ふれている脱脱禾孫の配置から、大まかには開京・忠清道・全羅道・慶尚道を通過することがわかる。これを史料Eではもう少し具体的に、「西海道の嶺にいたる七站」、「会源・耽羅にむかう沿道の站」とのべている。これは忠宣王の視点から王都開京を基準点として表現したものと考えられるので開京から慈悲嶺にいたる站赤と、開京から会源及び耽羅にいたる站赤という意味になる。次にこれらのルートについて検討しよう。

まず「西海道の嶺にいたる七站」について検討する（図2参照）。これが慈悲嶺（嶺）を越えて高麗西北部の站赤ルート南端の洞仙站に接続するコースであることは容易に推察される。具体的な站名は不明だが、候補として李穡の入元紀行詩中にみえる「興義站」（『牧隠詩藁』巻三、興義站猪灘）、及び『高麗史』巻二九、忠烈王世家、六（一二八〇）年三月壬寅にみえる「嶺站」がある。『高麗史』巻八二、兵志、站駅所載の駅名記事に照らすと、前者は興義駅［牛峯県（現・黄海北道金川郡）］に対応し、同駅の位置は『勝覧』巻四二、黄海道、牛峯県、駅院、興

義駅に「県の西南三〇里に在る」とある。また後者は岊嶺駅［鳳州（現・黄海北道鳳山郡）］に対応し、同駅の位置は『勝覧』巻四一、黄海道、瑞興都護府（現・黄海北道瑞興郡）、古跡、岊嶺駅に「旧址が府の西四〇里に在る」とある。ただし上記二「站」の実体は必ずしも明らかではなく、高麗在来の駅をさしている可能性も否定できない。しかし前述のごとく高麗在来の〈駅〉と站赤の〈站〉が弁別される場合もあることからすれば、それらが站赤の站であるとの見方にも一定の蓋然性はある。少なくとも岊嶺駅と興義駅は開京から慈悲嶺にいたる在来の幹線駅路（金郊道～岊嶺道）上にある。慈悲嶺以北の站赤が在来駅路を利用した点を考えても、これに接続する站赤を開京から慈悲嶺まで敷設する際、上記の駅路を利用するのはごく自然である。

図3



続いて「会源・耽羅にむかう沿道の站」について検討する。個別の站名は不明だが、耽羅とは済州島のことで、一二七三～九四年には元の直轄下にあった。また会源という地名はこの用字では確認できないが、日本遠征との関連性から、遠征軍の出撃地であった朝鮮半島南東岸の合浦県（現・慶尚南道馬山市）が一二八二年に改称された会原県をさすと考えられる（『高麗史』巻五七、地理志、慶尚道、合浦県）。站赤の到達地は朝鮮半島の南東端と南西の外れに大きく隔たるのであり、開京から南下する站赤ルートは少なくとも二手にわかれたとみられる。

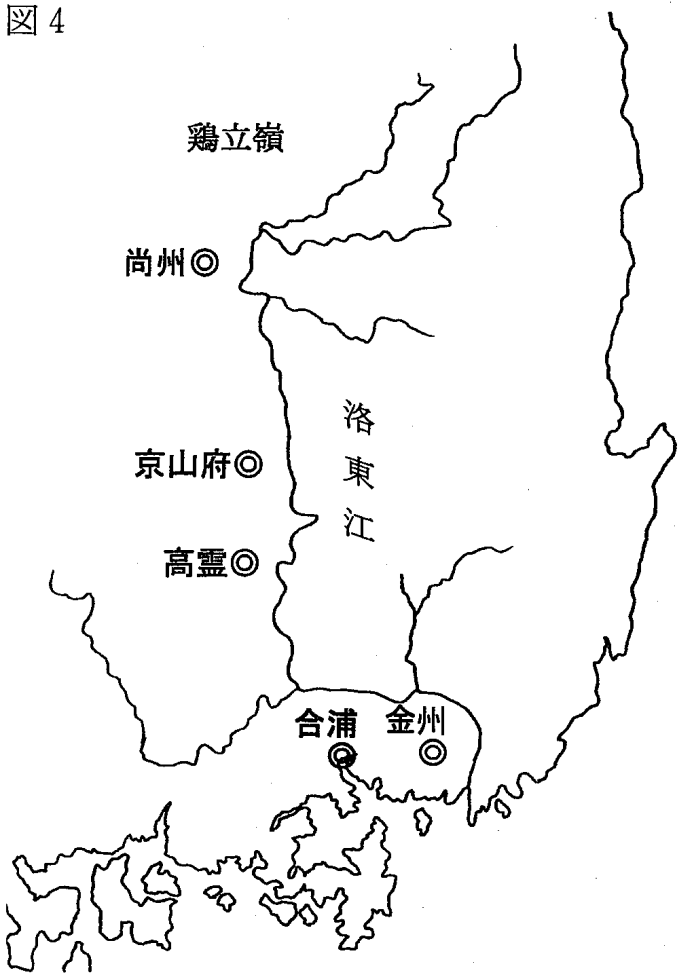
このうち開京より済州島にむかう站赤については大まかなルート比定もままならないが、常識的には朝鮮半島南西部にのびていたとおもわれ、全羅道に脱脱禾孫がおかれたことはこれを裏づける。ただし済州島は離島であるから海を越えなくてはならず、半島内で站赤がどこまで達していたか、連絡港の所在が問題となる。そこで『高麗史』巻五七、地理志、耽羅県をみると、済州島に赴く際の出航地として羅州牧（現・羅州市）・海南県（現・海南郡）・耽津県（現・康津郡）があげられている。いずれも全羅南道沿海の邑だが、筆者はこのうち最北に位置する羅州ないしその近辺までは站赤が到達していた可能性が高いと考える（図3参照）。

そのことは、第一次日本遠征から四年後の一二七八年、高麗が、元朝直轄下の済州島の達魯花赤（ダルガチ）（長官）について、海南・羅州の地で「擅（ほしいまま）」に「站赤」を敷設したと非難したことから窺われる（『高麗史』巻二八、忠烈王世家、四年七月壬辰）。元来この地域には在来の駅が存在するので、元の達魯花赤が置いた「站赤」とは、これとは別個の、文字通り元朝由来の站赤だったとみられる。そこでまず、達魯花赤の行為から、羅州以南、海南までの地には高麗政府が認知する正規の站赤が存在しなかった疑いが浮上する。そして達魯花赤が朝鮮半島西南端の僅かな地に限って孤立した站赤をわざわざ敷設するとは考えにくいので、これに接続する站赤が少なくとも羅州以北の地には存在したと推測されるのである。おそらく達魯花赤は、羅州以南の地をも済州島との往来に利用すべく、独断で站赤を敷設したのではないだろうか。

そもそも一二六九年頃よりクビライは日本・南宋経略のうえで海上の要衝として済州島に着目していた[34]。加えて翌年高麗が江華島から開京に還都すると、対元強硬派の三別抄が元・高麗政府に対する抵抗を開始し、一二七一年には済州島に拠点をうつす。これは元の半島南方海域進出の障害となり、同島の平定・確保は日本遠征の前提・前哨戦という意味合いも帯びるにいたった[35]。日本遠征の遂行にあたり站赤が済州島まで敷設された理由にはこうした軍事的事情が考えられるのだが、興味深いことに、その第一次遠征の前年（一二七三）にようやく三別

抄が平定された際、羅州地域は済州島にむかう元・高麗軍の拠点となっている。すなわち三別抄攻略軍は羅州南郊の潘南県（現・全羅南道羅州市）より済州島に出撃し、作戦終了後は羅州に帰投した（『高麗史』巻一〇四、金方慶伝）。また翌一二七四年正月の段階でも元軍とおぼしき「屯住軍」が羅州に駐屯している。[36] それは「粤魯（アウルク）」（後方部隊）・「闊端赤（コテチ）」（馬ひき）といった陣容であり、以前から留まっていたらしい。そこで前年に三別抄平定戦が羅州地域を基点に実施されたことを想起するならば、これらはもともとその後方陣営だったに相違なく、それが少なくともこの時まで残っていたのである。站赤の正確な敷設年次は不明だが（前述した済州島の達魯花赤の站赤敷設問題から推せば一二七八年以前）、日本遠征前夜の済州島をめぐる元・高麗軍の活動における、以上のような羅州の位置・役割も、站赤のルート設定と無関係ではあるまい。[37]

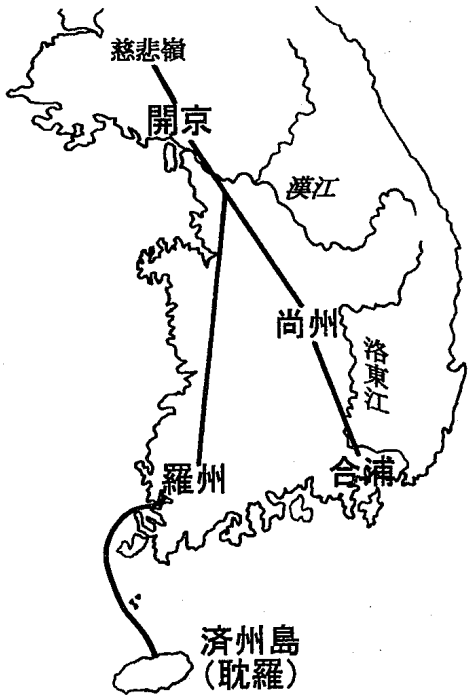
図4



次に開京より合浦にむかう站赤である。合浦は日本遠征軍の出撃地であり、日本遠征に際して敷設された站赤がこの方面にむかうのは当然である。そこでそのルートは遠征に関わる人やものの動きから推定することが可能であろう。筆者は、少なくとも尚州（現・慶尚北道尚州市）方面から洛東江流域を合浦まで南下するルートがとられたと考える（図4参照）。その理由は第一に、一二八一年に第二次日本遠征軍を合浦に見送った忠烈王が、開

京に帰還する際に尚州の勝長寺にたちよったとの記録がある。[38] 高麗時代、半島中部地域と慶尚道を結ぶ主要ルートのひとつに鶏立嶺越えのルートがあるが、尚州はその要衝であり、ことに慶尚道地方と開京中央政府との通信・連絡上で重要な位置をしめていた。[39] 第二に、第二次日本遠征に先立つ一二七七年ごろ、各道で造られた遠征軍用とみられる矢が京山府（現・慶尚北道星州郡）に集積されている。[40] 第三に、第二次日本遠征軍が出撃した際、その司令部である征東行省が高霊郡（現・慶尚北道高霊郡）の盤龍寺に対し、合浦近辺に残留した麾下部隊の狼藉行為から保護するむね榜文を発給している。[41] これらの事実は、日本遠征に際して人やものの主要な移動ルートが尚州から合浦にいたる洛東江流域にそって展開していたことを窺わせる。

図5



この推定ルートについては、尚州をへて洛東江流域を南下し、金州（現・慶尚南道金海市）にいたる既存の主要駅路［정二〇〇一、四二～四・六九頁・부도3］との関連性も疑われる。尚州以北のルートを史料に基づいて示すのは困難だが、同様に既存駅路との関係を想定するならば、開京から南京―広州（現・京畿道広州郡）―利川（現・京畿道利川郡）―忠州（現・忠清北道忠州市）の各方面をへて、鶏立嶺を越えて尚州方面に入るコース[42]が可能性として考えられる。

以上のように、高麗中・南部では、開京を基点としてみた場合、慈悲嶺にいたる站赤、羅州方面をへて済州島にむかう站赤、尚州方面をへて合浦にむかう站赤が存在したと推測される。その概念図を示すと図5のようにな

る。これはあくまで史料から判明する限りのルートを大まかに見積もったものにすぎないが、史料Dに示された当初四〇、のち二〇という站数をここに想定したとしても、站の配置間隔などに不自然な点は特に生じないようであり、他に支線を想定する積極的必要性は今のところないと判断される。

四　西京～雙城間のルート

一二八七（忠烈王一三／至元二四）年、モンゴル高原東部に本拠をおくオッチギン王家のナヤンは世祖クビライに対して反旗を翻し、同じチンギス諸弟の後裔としてやはりモンゴル高原東部に本拠をおくカサル・カチウン両王家もこれに呼応した。クビライの迅速な対応によりナヤン自身は早期に鎮圧されたが、その後もカチウン王家のカダンとその子ラオディが遼東地方から朝鮮半島にかけて数年間にわたり軍事活動を続けた。この事変への対応として遼陽行省開元路の雙城（もと高麗・和州。現・咸鏡南道金野郡[43]）と高麗の西京（平壌）をむすび朝鮮半島北部を東西に横断する站赤ルートを設けることに関する文書が、『永楽大典』巻一九四二三にひく元の政書『六条政類』に「雙城等処立站」と題して収められている。

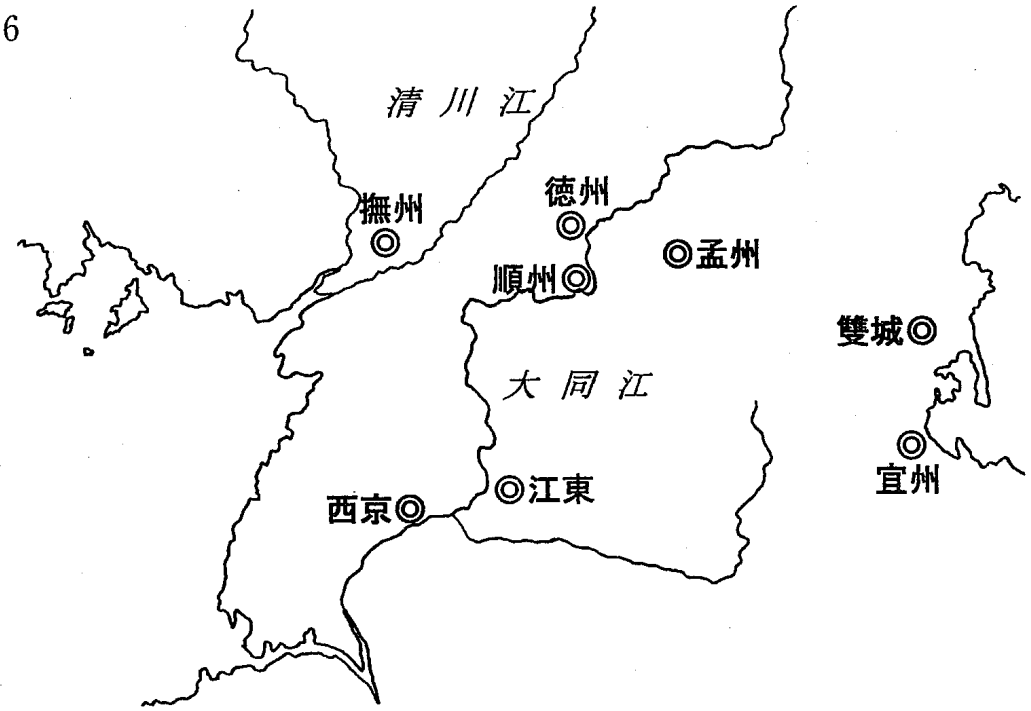
至元二七（一二九〇）年一一月三日。遼陽行省の咨に「開元路達魯花赤八児禿満の申に『調べたところ、本路所轄のもと設置した女直の站赤は賊軍がことごとく殺掠してしまい、すべての驚散した所管の人戸は合懶・雙城等の地にやってきて住みついてしまった。もし緊急の軍情や奉じるべき大小の公事があれば、高麗国の站赤をへて赴き相談・報告しているが、往復の道のりははるか遠く公事に遅れを生じてしまう。高麗国王ならびに合懶・雙城等の民戸の中から斟酌して戸を徴発し、雙城・西京両所の間の三〇〇里の区域内に三ヶ所の站赤を設置し使客を走逓させたらいかがであろうか。緊急の公事を行うに速やかに処理でき、官民ともに便宜であるようだが、まだ独断では行いかねている。調査されるよう願う』とある。本省が参詳するとこ

ろ、哈丹（カダン）の賊軍が入境し、いま瓦江（宋瓦江（松花江）か）の地に現れて荒らしている。かの八児禿満は隘口を防衛し、その東は高麗に隣している。もし申を許可するなら、雙城と西京の間に三ヶ所の站赤を設立するものとし、ただちに高麗国に人戸と馬匹を徴発し〔使客を〕走逓させて、軍情の急務に接することにしたい。咨をもって回答を示すように要請する」とある。都省（中書省）は提案を許可し、遼陽行省に咨を送り、ただちに征東行省に文書を送り、〔站赤を〕設置し施行するよう申し伝える。都省（中書省）は提案を許可し、遼陽行省に咨を送り、調査して施行するよう申し伝える。[44]

開元路の管轄範囲は松花江水系流域を中心に、東は日本海に及び、南は雙城にいたって高麗と境を接したが、カダン軍の侵攻により同路の站赤が崩壊したため、当時の西南方の遼陽路に治所をおいたとみられる上司の遼陽行省との連絡に支障が生じた。そこで一二九〇年末頃、同路の達魯花赤八児禿満の要請をうけ、東回りで高麗を経由する迂回ルートを整えるべく、雙城～西京間三〇〇中国里（約一六五km）の区域内に三ヶ所の站を置くことが、中書省によって決定されたのである（東寧路は同年初め高麗に返還）。西京からは既設の站赤を利用して鴨緑江下流域に北上し、戦乱の影響が少ない遼東地方南部をへて遼陽行省に到達する構想だったと考えられる。

八児禿満が遼陽行省に上申した段階では、高麗のほか開元路管下の雙城・合懶地方からも民戸を徴発するとしたが、これを中書省に転達した遼陽行省の言葉では高麗の負担についてのみ言及している。対する中書省の回答では、中央の站赤担当官庁である通政院の関与も求めているが、その敷設を直接担当する機関としては征東行省が指定されたようである。この征東行省は前出した日本遠征軍司令部のそれとは異なり、元の最高地方統治機関である行省のひとつが一二八七年以降高麗の地におかれたものである。しかし歴代高麗王が長官となり、その運営は基本的に高麗側に委ねられていた。すなわち上記の站赤は、征東行省の名のもとで高麗が実質的な担い手となって敷設されることになったと考えられる。

図6



三站の具体的な設置個所は不明だが、高麗史上、雙城(和州)方面から西京方面へと軍隊が移動したケースが二件あり、[45] いずれの場合も孟州（現・平安南道孟山郡）を経由して大同江流域にでた模様である(図6参照)。これについては高麗在来駅路との関係も推定されており［정二〇〇一、四四・六九頁・早도3］、距離的にも三〇〇中国里という站赤の里程に概ね符合するようなので、站赤ルートが同じようなコースをとった可能性も考えられる。もっともこの站赤は戦争という緊急事態に対応するものであり、戦乱が終息すれば当初の存在意義は失われる。実際、その後の史料にはその痕跡が窺えない。廃されたとの記録はないが、一二九二年のカダン軍鎮圧後、少なくとも交通路としての重要性は低下したのではなかろうか。

ちなみに、上記の站赤敷設以前に開元路の使者が利用した旧ルートについては、「高麗国の站赤」を利用したと記されるのみでよくわからない。少なくとも高麗には同路に隣接する江陵道（もと東北面。現・江原道東部地域）方面から往来したであろうが、いまのところ高麗国内でこの地域まで站赤がのびていた形跡は窺えない。おそらく「高麗国の站赤」とは、行程の一部で高麗国内の站赤を利用したことについて述べたものか、ある

いはこれに高麗在来の駅もふくめて利用した交通システム全体を漠然と総称しただけなのであろう。

五　済州島～鴨緑江口間の水站ルート

『元史』巻一七、世祖本紀、至元三〇（一二九三）年二月辛亥に

詔して沿海に水駅を置く。耽羅（済州島）より鴨緑江口にいたるまでに計一一ヶ所。洪君祥にこれをとりしきらせる。[46]

という記事がある。この「水駅」は、ときの皇帝クビライの命により、元の高官である洪君祥の監督下で敷設されたというから、水上交通の站赤として済州島から鴨緑江口にいたる朝鮮半島西岸全域にわたって一一ヶ所の水站がおかれたものとみられる。これに関する記事は、『元史』巻六三、地理志、征東等処行中書省にも

〔至元〕三〇年、沿海に水駅を置く。耽羅より鴨緑江ならびに楊村海口にいたるまでに計一三ヶ所。[47]

とある。こちらは「楊村海口」という到達地が加わり、站数も二ヶ所ふえている。[48] 一三という站数は後掲する別の史料にも現れるが、さきの一一という站数にも誤りがないとすれば、済州島から鴨緑江口までの一一站に加え、「楊村海口」にいたるまでにも二ヶ所の站がおかれたということなのであろう。

水站設立の契機については、『高麗史節要』巻二一、忠烈王一七（一二九一）年九月に

皇帝（クビライ）はかつて遼東水程図をみて水駅を置こうと欲し、可臣（鄭可臣）に語っていうには、「汝の国には産物がなく、ただ米と布だけである。もしこれを陸上輸送すれば、道のりは遠く貨物は重いため、輸送量は経費の埋め合わせにもならない。〔そこで〕いま汝に江南行省左丞を授け、海運をつかさどらせようとおもうが、年に幾千斛かの米と幾千匹かの布をもたらすことができれば、どうして〔元の〕国用の万一を補うだけであろうか。高麗人の元都滞在の資財を充たすことができよう」。可臣がこたえていうには、「高麗の

山河は林藪が十分の七になります。土地を耕し機を織って得られる成果は僅かに衣食を支えるだけです。ましてその人々は海道に習熟していません。臣の管見では、おそらくは不適当かと存じます」。帝はこれをもっともであるとした。[49]

とあって参考になる（『高麗史』巻一〇五、鄭可臣伝にもほぼ同文を収める）。本条の紀年は上の出来事に直接関係せず、同じ条文で本記事の前に記される事件―当時入元していた世子謨（のちの忠宣王）にクビライが正式に世子位を授与―に関するものである。謨の入元は前年の一二九〇年で、一時帰国を挟みつつ一二九八年に即位するまで続く［森平二〇〇一、六九頁］。上の出来事はこのとき謨の従臣だった鄭可臣がクビライの諮問をうけたというものだが、クビライは一二九四年に体調不良で元日の朝賀を中止し正月中に死去するので（『元史』巻一七、世祖本紀、至元三一年）、事実上一二九〇～九三年間、すなわち水站敷設命令の少し前か、ほぼ同時期の出来事ということになる（記事中の「かつて」という表現が本条の紀年を基準とする場合、下限は一二九一年）。

クビライがみた「遼東水程図」には遼東方面の水路が記されていたとおもわれるが、ここに「水駅」（水站）をおく目的は、米・布を輸送して元の国用を補い、あわせて元の国都に滞在する高麗人に経費を供給するためであるという。物資の到達地は元都になるわけだが、この場合、海道にリンクする場所であるから、内陸の上都（現・内蒙古自治区正藍旗）ではなく大都の方にあたる。またクビライが水站の敷設理由として高麗に産する米・布が陸上輸送に不便な点をのべたこと。鄭可臣がクビライの構想に反対し、高麗の物資は国内需要をみたすのに精一杯であるうえ、高麗人は海道に習熟していないとのべたことから、海道を通じて高麗の物資をもちだす計画だったことがわかる。以上の内容を総合すると、水站ルートは海道を通じて朝鮮半島沿岸と大都方面を結ぶ形で構想されていたと推測される。

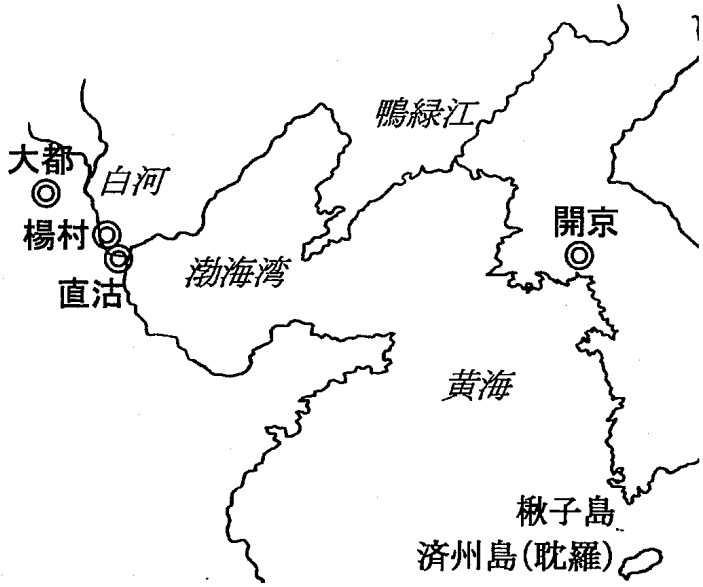
少々判然としないのは、これに関連して鄭可臣を「江南行省」の左丞に任じ「海運」を任せる理由である。海

運とは南宋征服後、元が中国江南の税糧を大都へ海上輸送するために設けたシステムだが[50]、あるいはクビライは高麗と大都を結ぶ水站ルートを海運にリンクさせる構想を抱いていたのであろうか。このころ高麗には賑恤等の目的で江南の米穀が連年もたらされており[51]、その輸送には海運を担当する海道都漕運万戸府の関係者が関わったらしい[陳一九九一、三五一～二頁]。このことが水站構想に関連している可能性も考えられるが、いずれにせよ時期と内容からみて、以上のクビライの発案は一二九三年の水站敷設命令に直接関係するとみてよい。クビライは鄭可臣の反対に頷いたというが、後述のように水站は実際に敷設されているので、最終判断ではなかったのである。

個別の水站について具体的なことはほとんどわからない。済州島～鴨緑江口間におかれた一一站に関して、『勝覧』巻三八、全羅道、済州牧、山川、楸子島に「水站の古址が在る」と記されるものがそのひとつかと疑われるが[内藤一九六一a、一四五～六頁][52]、定かではない。またくわえて問題となるのは、それら一一站とは別の二站の所在である。「楊村海口」と記される水站ルートの到達地をどのように比定するかがポイントになるが、これに関して筆者はいまのところ次のように考えている（図7参照）。

まず済州島を起点とする水站が朝鮮半島の東岸側にも延びていたとは、必要性からいって考えにくい。ゆえに西岸一一站以外の站を朝鮮半島内でさらに想定するのは難しい。とすれば問題の二站は高麗国外にあったことになるが、朝鮮半島西岸の水站ルートがさらに高麗国外にのびていたであろうことはクビライの構想からも予想されるところであり、それは最終的に大都方面に達していたはずである。その場合の航路を具体的に示す史料はないが、黄海をこえて朝鮮半島より山東半島方面にいたる航路が高麗時代を通じて存在したことはよく知られている[53]。元代に関しては江南から北上して山東半島をめぐって渤海湾に入り遼東・高麗方面へと転じる航路の存在も指摘されている[陳一九九一、三五二頁]。一方、大都は白河を通じて渤海湾と結ばれ、その河口部には直沽（現・

図7



天津市）があった。海運により江南から送られた物資も直沽を経由して河をさかのぼり、大都近郊の通州にもたらされる。朝鮮半島～大都間に水站を敷設するとすればこうした航路が利用されたであろう。すなわち大まかには、朝鮮半島西岸から黄海・渤海湾をへて直沽方面に達するルートがイメージされる。高麗末に成立した元代〈漢語〉学習書『老乞大』の一節には、高麗商人が直沽から「王京」（開京）まで船旅をすることについて言及があり、そのような航路が実在した可能性は高い。[54]

クビライの構想が以上のような形で実現したとすると、注目されるのは、直沽から白河を三〇kmほど遡行した武靖の地に現在にいたるまで楊村という地名が存在することである。[55] 元代において、ここは大都周辺の河川水運の要衝であり、[56] 江南からの海運もいたった。[57] そこで筆者は、まず「楊村海口」の「楊村」をここに比定しようとおもう。

つぎに「楊村」に続く「海口」についてだが、各種の漢語辞典・地名事典によると、海口とは一般に港湾や河口を意味し、また固有地名としてのそれが中国各地に存在する。ただしこれまでに確認できた固有地名の海口のなかに問題の「海口」に比定し得るものはみいだせないので、ここではある河口や港湾をさすものとみておきたい。元代の漢語文献にもそのような用例は数多い。そこでまず、楊村に繋げて一

語によみ、〈楊村の港〉を表す可能性が考えられる。確かに史料には「楊村馬頭」（楊村の埠頭）という語もみえており、[58] 楊村には船着場が存在したようである。ただそうだとしても、海港である直沽よりも上流にある楊村の船着場までが「海口」と称され得たのか疑問も残る。固有地名としての海口のなかには内陸部に所在するものもあるのだが、その由来するところ、および元代における楊村の地理的環境がいまひとつ明確ではない現状では、性急な結論をさけるべきであろう。

逆に問題の「海口」が楊村とは別個の地点をさすとすると、この表記が『元史』編者の改作でない限り、楊村と併記して通じるか、朝鮮半島～大都間の航路を説明するうえで自明か、元の為政者にとって自明な海口だったと考えられる。こうした条件にみあう海口としては、いまのところ直沽やその付近の水域をあげることができよう。大都の海の窓口である直沽は元の為政者が海口と呼び慣わすには好適であり、実際、「直沽沿海口」に駐屯した軍隊が「鎮守海口屯儲親軍都指揮使司」と称された例もある（『元史』巻二三、武宗本紀、至大二年四月癸亥）。

しかし「海口」についていずれの解釈をとるにせよ、朝鮮半島西岸から白河沿岸の楊村にいたるというルートの想定にかわりはない。[59] その間の海上航路については前時代の事例から、鴨緑江口方面から遼東半島南方沿海を航行するルートや、朝鮮半島中部沿岸から黄海を直接横断するルートなどが考えられるが［内藤一九六一b、三六九～四一八頁］、水站における実際の航路は史料の制約からまったくわからない。問題の二站は朝鮮半島外、楊村にいたるまでの航路上にあったとおもわれるが、詳細はなお不明である。[60]

以上のような一三の水站は、その後早くに必要性を喪失したようである。『元史』巻一七八、王約伝に、王約が忠烈王代末の高麗に派遣され、その政治混乱を収拾した際のことを記して

旧臣洪子藩に命じて宰相となし、弊政を改めさせた。交通路として不要な水駅一三を廃し、耽羅が土地の産でないものを貢納することを免じた。高麗の民は大いに喜んだ。[61]

とある。王約が高麗に派遣されたのは一三〇三年であるから(『高麗史』巻三二、忠烈王世家、二九年一一月辛酉)、一三の水站は一〇年あまりで廃止されたことになる。

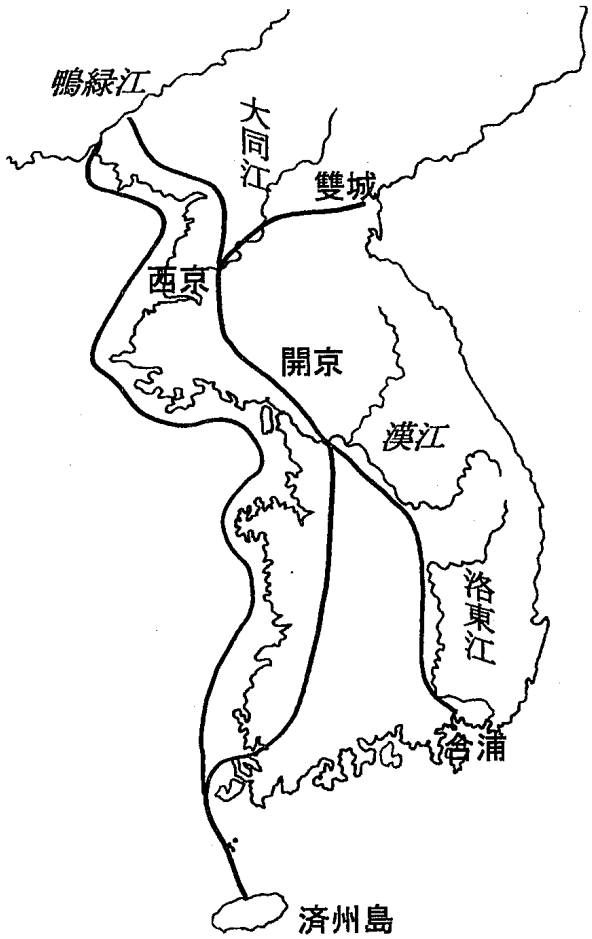
むすびにかえて―高麗における站赤ルートの特色

本稿では高麗における站赤ルートの復元を試みた。多くを推測にたより、概容を把握するだけにとどまったが、全体の概念図を示すと図8のようになる。各ルートはいずれも一二九〇年代までに整備されたが、水站は一〇年ほどで廃されており、全ルートが並存し得たのはせいぜい一二九三～一三〇三年間である。ただし西京～雙城間の站赤について、カダンの乱に際して一時的に利用されただけで一二九〇年代の早い段階に廃された疑いも残る。一部具体的に確認され、あるいは推測されたように、陸路に関しては在来駅路を利用する形で敷設された可能性が高い。旧来の交通路の利用は元朝本土でも同様だが、このことは高麗での站赤が既存の駅制の単純な転用にすぎなかったことを意味するものではない。高麗西北部において確認されたように、站は高麗在来の駅のみならず、駅とは別個の地方単位である州・府等にもおかれていたのである。もちろん既存の駅機構とその地におかれた站との関係は考究を要する課題だが、站赤の運営方式に関わる事柄なので後考にまちたい。

最後に、以上のルート配置の特色が高麗・元関係のいかなる側面を反映するものであるか、私見をのべてむすびにかえたい。

第一に、誼州站～開京のルートが元朝政府と高麗政府を結ぶ幹線として最も枢要な役割をはたしていたと推測される。当時元は王位継承問題をはじめとする高麗の国内政治に盛んに干渉・介入し、一方で高麗側も通婚関係や元廷での宿衛(kešig)への参入、征東行省等を通じて元の体制内部で地歩を固めるなど、両国の関係はきわめて緊密であった。しかし結果的に元は高麗の地を直接統治することなく、独自的な王朝国家として高麗の存続を

図8



みとめ、これに指令を下して自らの政治目的を達成する間接支配の方針をとった。それゆえ両国の密接な関係とは、具体的にはきわめて頻繁な使臣の往来を通じて実現された部分が大きいのであり、その際、上記の站赤ルートが盛んに利用されたと考えられるのである。

第二に、日本遠征に際して敷設された半島南岸にいたる站赤が注目される。周知のとおりクビライは二度の失敗後も日本再征に執念をみせていたが、進攻策はクビライの死をもって放棄される。しかし「未附」の国である日本は依然として敵性勢力であり続けたため、第二次遠征後には合浦や全羅道に鎮辺万戸府をおいて警戒が続けられ、その「管領」をまかされた高麗は対日防衛の最前線の担い手として自らの存在価値を元にアピールするようになる（たとえば『高麗史』巻三二、忠烈王世家、二八年是歳条参照）。かかる状況下で、戦略的要地である合浦と済州島にいたる站赤は、一四世紀初めにその立て直しが図られたことからも窺われるように（史料E）、一定の重要性を保持し続けたものと推測される。[62]

対照的にその他のルートについては、経済的必要性に応じて敷設された水站が一〇年ほどで廃止され、雙城～西京間の站赤もカダンの乱に際して応急処置的に敷設されたものであるなど、その存在意義はせいぜい一時的なものにとどまったと考えざるをえない。

以上を綜合すると、高麗に敷設された站赤ルートの特色は、元の傘下にありながらその直接統治をうけない一

個の王国であると同時に、一方では元帝国の東辺鎮守を担うという、当時の高麗国家の在り方を、主として反映するものであったといえよう。

註

(1) 元という国号は一二七一（元宗一二／至元八）年に成立するが、本稿では便宜上、世祖クビライが即位した時点（一二六〇年）よりその政権を元と指称する。

(2) 本来站赤とは站jàm（宿駅）の人員のことをいうが、本稿では便宜上、史料用語をそのまま用いる場合をのぞき、駅伝のシステムを站赤、個々の宿駅を站と記す。

(3) Henthorn一九六三、一九四頁。高一九七四、三九四～五・四〇〇頁。Allsen一九八三、二六一～二・二六四～五頁。張一九九四b、二六五頁。乙坂一九九七。同一九九八、二～五頁。松田二〇〇〇、一四二頁。

(4) 白一九三七、一八二頁。潘一九五九、五九頁。内藤一九六一a。Henthorn一九六三、二一〇頁。高一九七四、四〇〇頁。Allsen一九八三、二六一頁。姜一九八四、九二～一〇〇頁。張一九九四a、一二六・一四二～三頁。同一九九四b、二六五頁。李一九九六a、四六・五〇・六二頁。同一九九六b、一二～三・一五・一九・三〇～一頁。乙坂一九九七、三一～三・四〇頁。同一九九八、二～三頁。松田二〇〇〇、一三八頁。

(5) 原文。〝至鴨江、令民戸住着耕種、当使佐往来之際、供対酒饌・伝騎馬疋〟。

(6) 一二五三年にモンゴルは高麗に詔を下し、「六事」をもって「責」めたという（『高麗史』巻二四、高宗世家、四〇年八月戊午）。従来筆者［一九九八a］を含む日本や韓国の多くの研究では、站赤敷設などモンゴルが服属国に課した通例要求を史料用語に基づき「六事」と総称してきたが、上掲史料の「六事」についてもそのように捉える見解があり［高一九七四、三九六頁。乙坂一九九八、四五頁註四］、とすればそこに站赤敷設要求が含まれることにもなろう。ただしモンゴルの通例要求とは、君長の親朝、質子提出、版籍提出、站赤敷設、ダルガチ（監督官）設置、軍事協力、物資の供出・奉献など、少なくとも七項目に及び、そのどれを要求するかは時と場合により異なっていた。モンゴルの通例要求に関して史料に「六事」とあるのは、その時点での要求事項の数をいうだけであり、その語自体がモンゴルの通例要求を総称する術語であるとはいいがたいとおもう。上記『高麗史』高宗世家の

「六事」については内容不明である以上、站赤敷設要求を含む可能性も皆無ではないが、あくまで相対的なものである。

(7) 『高麗史』巻二五、元宗世家、高宗四六年八月乙酉。〝太孫餞尸羅問。尸羅問出也速達牒曰、帝所往来宣使及本処使佐、沿路站赤闕少。西京以南、汝国列置站赤、人戸・鋪馬・一切所須諸物、照依已前設置、無得少闕。西京以北合用站駅、亦宜准備安置〟。

(8) 『高麗史』巻二五、元宗世家、三年一二月乙卯。『元高麗紀事』中統三年一〇月二九日。

(9) 高麗政府は一二七二年に「程駅蘇復別監」を各道に派遣するが（『高麗史』巻八二、兵志、站駅、元宗一三年正月）、このことを李益柱〔一九九六a、五〇頁。一九九六b、一九頁〕は元の站赤敷設要求への対応とみる。ただし程駅蘇復別監の任務は、その名称から、疲弊した高麗在来の駅制の復旧とも考えられ、その場合、後述のように站赤は単にこれを転用しただけのものではなかったので、同別監と站赤の関係は必ずしも自明とはいえなくなる。もっとも後述のごとく站赤のルート自体は在来の駅路と密接な関係があったと考えられ、また程駅蘇復別監の派遣と同時期に本格化した日本遠征の準備に関連して站赤の敷設が進捗したとみられる。ゆえに同別監が站赤の敷設に関与した可能性までは否定できない。

(10) 高麗の駅は州府郡県内におかれた単なる交通施設ではなく、州府郡県に属すという形をとりながら州府郡県とは区別される別個の地方単位だった〔江原一九六九、五二〜八・六五〜七七頁。呂一九八二、二一〜三〇頁。姜一九八四、八四〜五頁。同一九八七、二〇七〜一五頁。劉一九九〇、二九二〜六頁〕。

(11) 『新増東国輿地勝覧』巻四一、黄海道、鳳山郡、駅院、洞仙駅、及び同巻四一、黄海道、瑞興都護府、山川、慈悲嶺。

(12) 一三二八年生まれの李穡は一三四八年に元の国子監生として、一三五三年と一三五五年に高麗使の書状官として入元しているが（権近『陽村集』巻四〇、牧隠先生李文靖公行状）、慈悲嶺羅漢堂記では、彼が入元にあたり慈悲嶺の羅漢堂下を通過したことが若き日のこととして回想されている。

(13) 『勝覧』巻五二、平安道、順安県の建置沿革、及び古跡、古順和県。

(14) 池内一九一九、五五〜六二頁。同一九三七、一七〇〜一頁。津田一九六四a、二六四〜五頁。斗一九八二、三三〜五頁。

(15) 洞仙站について「その東は海、その北は合懶府（現・咸鏡南道咸興市）に接する」と付言されるが、一見する限り明らかな誤りである。

(16) 原文。〝東京・誼・静・麟・威遠・婆娑等処、大霖雨、江水溢、没民田〟。

(17) 『元史』巻五九、地理志、遼陽等処行中書省、東寧路に「〔至元〕十三年、升東寧路総管府、設録事司。割静州・義州・麟州・威

遠鎮、隷婆娑府」とある（引用史料および史料訳文中の〔　〕内は筆者による補足。以下同じ）。ただし義州が婆娑府に移管されたのは至元七（一二七〇）年であるから（後述）、前半の東寧路昇格記事の紀年（一二七六）は後半にはかからないことがわかる。おそらくは静州・麟州・威遠鎮も義州とともに婆娑府に移管されたのであろう。

(18) 一二七八（忠烈王四／至元一五）年の忠烈王の入元ルートは、西京―義州―崖頭站―懿州―北京鍋窰館―開平府（『高麗史』巻二八、忠烈王世家、四年四月庚午・己卯・五月甲午・丁酉・己酉・六月辛酉）であり、また一三五三（恭愍王二／至正一三）年の李穡の入元ルートは、西京―安北大都護府―義州―遼陽路―彰義站―北京（大寧路）―通州であった（李穡『牧隠詩藁』巻二）。

(19) 義と誼の発音が元代華北の漢語音で共通することについては、当時の華北漢語音を記したとされる『中原音韻』を参照。一方、同時代の正確な朝鮮語音は不明だが、一六世紀の文献ながら、『訓蒙字会』では義を의とし、両字が現れる『小学諺解』ではともに의とする。

(20) もっとも早い事例のひとつと考えられるものに、忠粛王（在位一三一三～三〇・三二～三九）の嬖臣申青に対する耆老府院君権溥等の弾劾文がある（『高麗史』巻一二四、申青伝）。そこでは「伐里駅吏」である申青が「逃役して大職を冒受」し、また「遠近の親属をして站役を免」れさせたことが非難される。駅吏とその一族はきびしい身分規制のもと世襲的に駅役に緊縛されていたとみられるから［江原一九六九、三八～四七・六五～七二頁。呂一九八二、二五～三〇頁。姜一九八七、二二一～六頁。劉一九九〇、二九八～三〇四頁］、駅吏であった申青の親族が広く「遠近」にわたって負っていた「站役」とは、駅役である可能性が高い。

(21) 『高麗史』巻八二、兵志、站駅所載の駅名記事に記された五二五駅中、州府郡県と同名の駅は、臨江、洞陰、朔寧、幸州、南京、横川、燕山、安康、梁州、機長（ママ）にとどまる。

(22) 『高麗史』巻一三一、曹頔伝にみえる「義興郡駅吏」は、〈義興郡に属す駅の吏〉という意味である可能性があるので（義興郡の属駅としては牛谷駅のみ確認される）、「義州站」についても、在来の駅が「站」と表記されているとみたうえで、〈義州に属す駅〉の意味にとる見方があるかもしれない。しかし李穡入元時の詩では、他の「站」・「駅」名についてみな固有名を表示しているので、やはり「義州站」もまた固有名とみるのが自然であろう。

(23) 時期により異なるが、元の站は地方では路または州府県により管理された［羽田一九五七、五九～六八頁］。ただし史料Aを収める『経世大典』站赤の各省站名記事に誼州站の記載はない。

(24) 『析津志輯佚』（北京古籍出版社、一九八三年）、二～四頁。

(25) ダルマバラの没年は至元二九（一二九二）年である（『元史』巻一一五、順宗伝）。

(26) 『永楽大典』巻一九四一六にひく『丹墀独対』站赤に収める仏家奴の策では、站赤の大要を述べつつ「一五里ごとに一郵亭（急遞鋪＝文書送達の中継拠点）をつくり、六〇里ごとに一候館（站）をつくる」としている。

(27) ただし史料Bが示す高麗における站の里程数は信用しがたい。例えば粛州站～安定站は八五中国里（約四七㎞）とあるが、『勝覧』には粛川都護府（高麗の粛州）が京都（ソウル）から六九六里、順安県（高麗の安定駅）が京都から六四〇里と記され、両邑の距離は六九六―六四〇＝五六里（約二二㎞）となる（地図上で推計される距離にも合致）。多少の道路変更があったとしても二倍もの差は大きすぎる。同様な状況は程度の差はあれ他についても確認される。

(28) 東寧站については、その站名から東寧路存続期間中の成立が想像されるが、同路の高麗返還後に旧名に因む站をおいた可能性も排除はできないとおもう。

(29) 原文。〝以高麗国初置駅站民乏食、命給粮一歳、仍禁使臣往来勿求索飲食〟。

(30) 原文。〝高麗国王王睿（ママ）言、本国置駅四十、民畜凋弊、勅併為二十站、仍給馬価八百錠〟。

(31) 『高麗史』巻二九、忠烈王世家、六（一二八〇）年一二月辛卯に「帝は…趙仁規を宣武将軍・王京断事官兼脱脱禾孫となし、金牌と印信を賜」ったとあり、また同、七（一二八一）年八月庚午に「帝は勅して塔納を慶尚道において、塔剌赤を全羅道において、也先不花を忠清道において、みな脱脱禾孫となした」とある。

(32) 原文。〝三十四年八月、忠宣王即位、十一月下教曰、西海道岊嶺至七站、及会源・耽羅指沿路站戸、頃在東征時、以各道人戸并流移人物、限年入居、至今因循未遞。或有物故、令本邑充其数、馬匹亦如之。怨咨尤甚。令有司択選当差者、以充站役、其各邑人戸、並許還本〟。

(33) 『高麗史』巻一一八、趙浚伝。〝近来駅戸凋廃、凡鋪馬・伝遞・知路・指路之役、州郡代受其苦、以至流亡〟。

(34) 『元史』巻二〇八、耽羅伝、至元六年七月。『元高麗紀事』至元六年七月。

(35) 『元史』巻二〇八、耽羅伝、至元九年。『元高麗紀事』附 耽羅、至元九年一一月一五日。

(36) 『高麗史』巻二七、元宗世家、一五（一二七四）年二月甲子。

(37) 羅州の「屯住軍」が確認されるのと同じ史料に、全州（現・全羅北道全州市）と金州（現・慶尚南道金海市）における「屯住軍」も現れる。このうち前者は位置的にみて日本遠征に直接関わる部隊ではないとおもわれ、羅州の場合と同様に三別抄攻略戦との関

係が想像される。そこで羅州の「屯住軍」と站赤ルートとの関係に関する筆者の見方が妥当ならば、全州についても站赤ルートが通過していた可能性がある。高麗では開京より南京（現・ソウル市）―天安（現・忠清南道天安市）―公州（現・忠清南道公州市）―全州をへて羅州にいたる幹線駅路が存在したというから［정二〇〇一、四〇～一・四三・六九頁・부도3］、交通路として不自然ではない。

(38) 『勝覧』巻二八、慶尚道、尚州牧、仏宇、勝長寺にひく金尚直「重創記」に、忠烈王は日本遠征に際し金海府（現・慶尚南道金海市）に幸してこれを餞り、還駕に及び尚州の勝長寺に駐蹕したとある。一方、『高麗史』巻二九、忠烈王世家、七年四月丙寅・庚辰・癸未の記事から、第二次日本遠征の際、忠烈王が金海府近傍の合浦まで赴いて閲兵したことがわかるので、「重創記」はこのときのことについて述べていることがわかる。ただし、この時王は尚州に至る前は慶州経由の迂回路をたどったようである（『高麗史』巻二九、忠烈王世家、七年六月発未）。

(39) 韓一九九九、六八八～九一頁。정二〇〇一、四二～三・六九・부도3。安軸『謹斎集』巻二、尚州客館重営記に「州（尚州）は八達の分岐点に在り、駅伝に乗って奉使する者は虚日がない」とあり、また李斉賢『益斎乱藁』巻五、送謹斎安大夫赴尚州牧序に「東南の州郡では慶州が大であって尚州がこれに次ぐ。その道を慶尚と号するのはそれゆえである。しかしながら使命を奉じる者は必ずまず道を尚州にとって後に慶州にいたる。ゆえに風化の流行は尚州より南にむかい、慶州より北にむかったことはない」とある。

(40) 『高麗史』巻八一、兵志、五軍、忠烈王三年二月。この記事では矢の集積地として碩州（もと塩州。現・黄海南道延安郡）もあがっているが、この地には一二七一（元宗一二／至元八）年以来、元の屯田経略司の軍隊が駐屯していた［池内一九三一、一一三～四頁］。

(41) 『勝覧』巻二九、慶尚道、高霊県、仏宇、盤龍寺。なお森平二〇〇二、二五頁参照。

(42) 韓一九九九、六八八～九一頁。정二〇〇一、四一～四・六九・부도3。

(43) 和州以北の高麗東北辺は一二五八（高宗四五／憲宗モンケ八）年にモンゴル帝国に直轄され、一三五六（恭愍王五／至正一六）年に高麗が収復するまで雙城総管府がおかれていた。

(44) 原文。〃至元二十七年十一月初三日。遼陽行省咨、開元路達魯花赤八児禿満申、照得、本路所轄元設女直站赤、有賊軍尽行討虜了当、所有驚散本管人戸、前来合懶・雙城等処住坐。若有緊急軍情・合稟奉大小公事、沿高麗国站赤、前去計稟、往復途路遠窵、

遅悞公事。合無於高麗国王并合懶・雙城等民戸内、斟酌撥戸、於雙城・西京両其中三百里地内、設立三站、走遞使客。似為緊急公事早得幹辦、官民両便、未敢自擅。乞照験事。本省参詳、哈丹賊軍入境、見於瓦江地面作耗。其八児禿満守把隘口、東隣高麗。若准所申、於雙城・西京中間、安立三站、就令高麗国摘撥人戸・馬疋走遞、以接軍情急務。請希咨廻示。都省准擬、移咨遼陽行省、就便行移征東行省、安置施行。及箚付通政院、照験施行〃。

(45) 権臣鄭仲夫らに対し西京留守趙位寵が挙兵した際（一一七四～七六）、政府軍の杜景升は宜州（現・江原道元山市）より孟州に進み、兵を分けて撫州（現・平安北道寧辺郡）を陥し、大同江で趙軍と会戦した（『高麗史』巻一〇〇、杜景升伝）。またモンゴルの哈真・札剌が高麗に闖入した契丹軍を攻略した際（一二一八～一九）、和州、孟州、順州（現・平安南道北倉郡）、徳州（現・平安南道徳川市）を陥し江東城（現・平壌市江東郡）に「直指」した（『高麗史』巻一〇三、趙冲伝）。

(46) 原文。〃詔沿海置水駅。自耽羅至鴨淥江口、凡十一所。令洪君祥董之〃。

(47) 原文。〃三十年、沿海立水駅。自耽羅至鴨淥江并楊村海口、凡十三所〃。

(48) 張東翼「一九九四a、一四二～三頁」は王圻『続文献通考』巻二三四、四裔考、東夷、高麗の「至元三十年、沿海立水駅、自耽羅至鴨緑江并揚州海口三十所」という記事をひき、「水駅」は中国江南の揚州に達していたとする。しかし『続文献通考』は明末の編纂物であり、上の記事が明初に成立した『元史』地理志に依拠していることはその文面と前後の文章内容から明白である。上の記事に「揚州」とある部分は本来「楊村」と、また「三十」とある站数も「十三」とすべきところである。なお『元史』地理志の記事をひいて站数を「三十」とする論考もあるが、いかなる版本に拠ったかは不明である。本稿は百衲本の記載によった。

(49) 原文。〃帝嘗観遼東水程図、欲置水駅、語可臣曰、汝国無所産、唯米与布耳。若陸輸之、則道遠物重、所輸不償所費。今欲授汝江南行省左丞、使之主海運、歳可致若干千斛匹、豈唯補国用之万一。可以足東人寓都之資。可臣対曰、高麗山川、林藪居十之七、耕織之労、僅支口体之奉。況其人不習海道。以臣管見、恐或不便。帝然之〃。

(50) 元の海運についてはひとまず有高一九一七、藤野一九五四、星一九五九、松田二〇〇〇参照。ちなみに「江南行省」とはその管轄地域に海運の積出港をもつ江浙行省のことか。

(51) 『高麗史』巻三〇、忠烈王世家、一七（一二九一）年六月甲申・一八年閏六月辛卯・一九年六月己丑。『高麗史節要』巻二一、忠烈王一七年六月・同一八年閏六月・同一九年六月。

(52) 楸子島は全羅南道地域から済州島に渡航する際の中継地であったから、同島の「水站」は鴨緑江口～済州島ルート上の站である

と同時に、さきに検討した開京～済州島ルート上の站であったかもしれない。なお内藤は済州島側の発着地が明月浦であったとするが根拠不明。

(53) 内藤一九六一b、四一〇～八頁。陳一九九一、三五二～三頁。

(54) 『老乞大』については、高麗時代の原型を留める版本が一九九八年に大邱で発見され（『元代漢語本《老乞大》』慶北大学校出版部、二〇〇〇年）、その史料的価値が見直されている。ちなみに直沽～開京間の航海について述べる内容に関して諸本に違いはない。

(55) 近代以前に関しては、乾隆『武靖県志』県境全図及び巻三、河渠、白河、『読史方輿紀要』巻一一、直隷、順天府、通州、武靖県など参照。

(56) 『元史』巻六四、河渠志、白河、大徳二（一二九八）年五月付け中書省劄付。

(57) 『元史』巻九三、食貨志、海運。『元史』巻一六六、羅璧伝。『大元海運記』巻下、排年海運水脚価鈔。

(58) 『元史』巻九三、食貨志、海運。『大元海運記』巻下、排年海運水脚価鈔。『永楽大典』巻一九四一九にひく『経世大典』站赤、至元三〇年一二月付け記事。

(59) かかる水站の敷設に関連して、これを監督した洪君祥が高麗人であり、かつ大都周辺の運河開設に関わった経歴を持つことも注目されよう（『元史』巻一五四、洪福源伝附、洪君祥伝）。

(60) 説明の順序が逆になったが、筆者は、第三節以降とりあげた諸史料で站赤ルートの到達地として記される岊嶺、耽羅、会源、雙城、西京、鴨緑江口、楊村海口といった地名について、必ずしも站の設置個所を具体的にのべたものとは限らないとみている。もちろんそこに站がおかれた可能性はあるが、不確定要素が多いうえ（とりわけ岊嶺・耽羅・鴨緑江口などは比較的規模の大きな地形にかかり具体性を欠く）、ルートの大要を把握するという本稿の目的には支障がないので、本論ではあえて言及しなかった。

(61) 原文。〝命故臣洪子藩為相、俾更弊政。罷非道水駅十三、免耽羅貢非土産物。東民大喜〟。

(62) さきにあげた『高麗史』巻三二、忠烈王世家、二八年是歳条の記事では、合浦等の鎮辺万戸府とともに済州島もまた高麗における対日防衛体制の一角をしめたことがのべられる。

参考文献

有高 巌 一九一七 「元代の海運と大元海運記」『東洋学報』七-三
池内 宏 一九一九 『朝鮮平安北道義州郡の西部に於ける高麗時代の古城址（東京帝国大学文学部紀要三）』東京帝国大学
池内 宏 一九三一 『元寇の新研究』東洋文庫
池内 宏 一九三七 「高麗成宗朝に於ける女真及び契丹との関係」同著『満鮮史研究（中世第二冊）』座右寶刊行会（復刻、吉川弘文館、一九七九年）
江原 正昭 一九六九 「高麗時代の駅について」『鎮西学院短期大学紀要』創刊号
乙坂 智子 一九九七 「元代「内附」序論—元朝の対外政策をめぐる課題と方法」『史境』三四
乙坂 智子 一九九八 『蛮夷の王、胡羯の僧—元・明代皇帝権力は朝鮮・チベットからの入朝者に何を託したか』平成八・九・一〇年度科学研究費補助金報告書
津田 左右吉 一九六四a 「高麗西北境の開拓」同著『津田左右吉全集11』岩波書店
津田 左右吉 一九六四b 「元代に於ける高麗西北境の混乱」同著『津田左右吉全集11』岩波書店
内藤 雋輔 一九六一a 「高麗駅伝考」同著『朝鮮史研究』東洋史研究会
内藤 雋輔 一九六一b 「朝鮮支那間の航路及び其の推移に就いて」同著『朝鮮史研究』東洋史研究会
羽田 亨 一九五七 「元朝駅伝雑考」同著『羽田博士史学論文集（上）』東洋史研究会
藤野 彪 一九五四 「朱清・張瑄について」『愛媛大学歴史学紀要』三
星 斌夫 一九五九 「元代海運運営の実態」『歴史の研究』七
松田 孝一 二〇〇〇 「中国交通史—元時代の交通と南北物流」同編『東アジア経済史の諸問題』阿吽社
森平 雅彦 一九九八a 「駙馬高麗国王の成立—元朝における高麗王の地位についての予備的考察」『東洋学報』七九-四
森平 雅彦 一九九八b 「高麗王位下の基礎的考察—大元ウルスの一分権勢力としての高麗王家」『朝鮮史研究会論文集』三六
森平 雅彦 二〇〇一 「元朝ケシク制度と高麗王家—高麗・元関係における禿魯花の意義に関連して」『史学雑誌』一一〇-二
森平 雅彦 二〇〇二 「大元ウルスと高麗仏教—松広寺法旨出現の意義に寄せて」『内陸アジア史研究』一七
箭内 亙 一九一三 「満洲に於ける元の疆域」『満洲歴史地理二』南満洲鉄道株式会社

姜英哲　一九八四　「高麗駅制の成立と変遷」『史学研究』三八
姜英哲　一九八七　「高麗駅制の構造と運営」『崔永禧先生華甲紀念韓国史学論叢』探求堂
高柄翊　一九七四　「元代の関係の変遷」『한국사 7—武臣政権と対蒙抗争』国史編纂委員会
呂恩暎　一九八二　「麗初駅制形成に対する小考」『慶北史学』五
劉善浩　一九九〇　「高麗時代駅の運営に関する研究—地方組織と駅の関係および駅の運営要員を中心に」『서울産業大学論文集』三一
李益柱　一九九六a　『高麗・元関係の構造と高麗後期政治体制』서울大学校博士論文
李益柱　一九九六b　「高麗・元関係の構造に対する研究—소위 '世祖旧制' 의 분석을 중심으로」『韓国史論（서울大）』三六
張東翼　一九九四a　『高麗後期外交史研究』一潮閣
張東翼　一九九四b　「원의 간섭과 자주성의 시련」『한국사 20—고려후기의 사회와 대외관계』국사편찬위원회
정요근　二〇〇一　「高麗前期駅制の整備と22駅道」『韓国史論（서울大）』四五
최희림　一九八二　「홍화진성의 위치와 축조 형식 및 시기에 대한 연구」『력사과학』一〇四
韓基汶　一九九九　「高麗中期李奎報の南游詩に表れた尚州牧」『歴史教育論集』二三・二四
白寿彝　一九三七　『中国交通史』商務印書館
陳高華　一九九一　「元朝与高麗的海上交通」『震檀学報』七一・七二
潘念慈　一九五九　「関於元代的駅伝」『歴史研究』一九五九-二
Allsen, T. 1983 The Yuan Dynasty and the Uighurs of Turfan in the 13th Century, *China among Equals: The Middle Kingdom and Its Neighbors, 10th-14th Centuries*, Edited by Morris Rossabi, University of California Press, pp. 243-280.
Hambis, L. 1945 *Le Chapitre CVII du Yuan Che*, supplément au *T'oung pao* Vol. XXXVIII, E. J. Brill.
Hambis, L. 1954 *Le Chapitre CVIII du Yuan Che*, monographies du *T'oung Pao* Vol. III, E. J. Brill.
Henthorn, W. E. 1963 *Korea: The Mongol Invasions*, E. J. Brill.