

朝鮮王朝時代における「大路」の路線体系*

轟 博 志 (立命館アジア太平洋大学)

1. はじめに

朝鮮王朝時代の陸上交通に関しては、歴史学、地理学を両軸として、日韓両国で多くの研究がなされてきた。具体的な研究史に関しては、筆者がすでに詳細に整理しているので¹ここでは繰り返さず、簡潔な要約のみを示す。歴史学においては主に駅制や駅村に焦点が当てられ、その制度面²や社会史的な研究³が主流を占めてきた。一方地理学においては、崔永俊を中心とした道路にまつわる景観論⁴や、交通結節点にかかわる集落地理学的研究⁵が中心であった。近年は路線の復原研究⁶や、道路に関連する絵図や地理誌、紀行文の研究⁷も活発に行われるようになってきている。

一方、道路体系の特性やその成因に関する研究は、各路線ごとの線形の特徴といった各論は見られるものの、総論的な研究は全く存在しない。本来こうした研究は、路線復原などの事例研究に先立って行われるべき基礎研究であり、順序が逆になった感が否めない。

そこで本研究では、朝鮮王朝時代の道路体系がどのような特性を持っているのか、またそれらの特性はどのような地理的及び歴史的事情から発生したのか、幹線道路たる大路に着目して検討したい。具体的には、地理誌に記された路線体系を整理することで、その地理的特性を把握し(第2節)、

そうした特性がなぜ発生したのかを、当時の道路制度史に鑑みて検討する(第3節)。

使用する史料は、次節で詳述する道路体系が明示された地理誌類の他、補助史料として各地理誌に対応する『大東輿地図』、『青丘図』、『八道地図』、『東国輿地図』などの全国絵図、『経国大典』、『続大典』などの法典類及び受教類とする。

2. 地理誌に現れる大路の路線体系

朝鮮王朝時代の道路網の全体像を知る手がかりは、同時代の他の史料に対して、決して豊富であるとは言いがたい。朝鮮王朝時代の後期にあたる18世紀以降を中心として、実学者の手によって多くの地理誌類が発行されたのは事実である。しかしそれらには、道路についての記述がないものもあり、あっても隣接する地域相互間の距離のみを記したものなど、道路体系を把握するには適当でないものも多い。

一方、当時の絵図については、道路が量的な差はあれ描かれていることが一般的で、道路を全く省略している地図の方が希少である。ただし幹線と支線の別なく網羅的に描かれていることが多いので、やはり道路「体系」を知る直接の情報源とはならず、文字史料を視覚的に確認する目的にとどまる。

キーワード：

大路、路線体系、朝鮮王朝時代、地理誌、不定性

道路体系を知ることのできる史料たるためには、少なくとも起・終点が明記され、起点から終点までの経由地が連続的に説明されていることと、幹線と支線の関係が明確に示され、その分岐点も特定されていることが必要となる。そうした条件を充たしている史料は限られてくる。

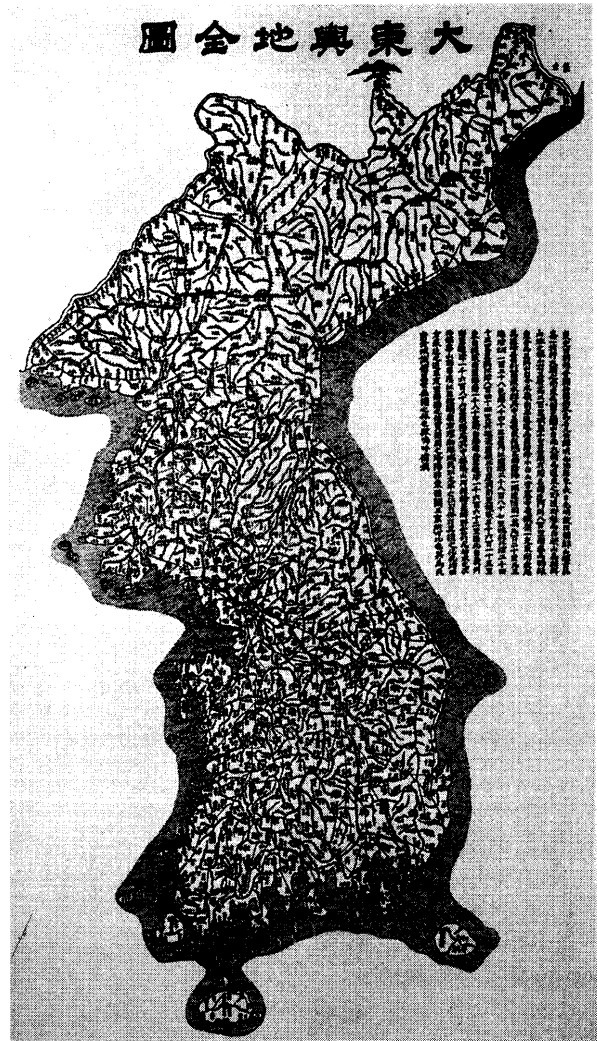
地理誌の一部には、そうした道路体系がはっきりしているものもある。代表的なものとして、申景濬が著した『道路考』(1770)、同じく申景濬が編纂した『東国文献備考』(同)、金正浩が著した『大東輿図志』(1834)、『大東地志』(1866)などだ。つまり申景濬か金正浩の作に収斂されるもので、この他の地理誌もこのどちらかの作の系統に属するものだ。

また、道路体系を朝鮮の伝統的な家系図である「族譜」の形式に則って、チャート式に示したものを「道里表」または「距京程里表」というが、これは様々な写本が残っている。ただしこうした「距京程里表」類に示された道路体系や経由地を見ると、ほとんど申景濬の作品の系譜を汲んでいる。

これら現存する史料に限って時系列に配列すると、申景濬が道路体系について具体的に著述した嘯矢ということになる。『道路考』と『東国文献備考』は同年の出版であるが、前者は申の個人的著作であり、後者はそれを官撰地誌用に編集したものであること⁸から、『道路考』を始祖と位置付けてよいだろう。『東国文献備考』が出たのち、この路線体系をほぼ踏襲した「距京程里表」類とその写本が数多く作成され、日本統治期初期まで様々な形で出版され続けた。一方金正浩は申景濬の体系を援用しながらも、自身の調査による知見を大幅に補完し、独自の路線体系を形づくった。朝鮮王朝末期に編纂された『大東地志』はその完成形といえる。

「形づくった」と書いたが、そもそも官道の路線体系は国家が規定すべきものだ。古代日本の七道然り、江戸時代の五街道然りだ。少なくともいち学者が、恣意的に決定したり変更したりすべき

図1 金正浩作成の『大東輿地全図』(1860)



注) 山水とともに首都からの道路体系が描かれている。

性格のものではない。しかしながら、上に掲げた諸地理誌を比較した場合、道路体系は大枠では一致しているものの、個々の路線数や経路、区間等において看過できない差異がみられる。それも時系列を辿って一貫した変化を見せているわけではなく、明らかに作成者の主観が反映していると考えられる差異である。なぜそのようなことが起こるのかを考察する前に、実際にどのような差異があるのかを検討してみる。なお、「距京程里表」各写本相互間の細かな差異については既に別稿⁹で検討したため、ここではその詳細は必要な部分のみ取り上げ、主に該当する地理誌全体について述べることにする。

図2 申景濬『道路考』に示された大路の路線体系

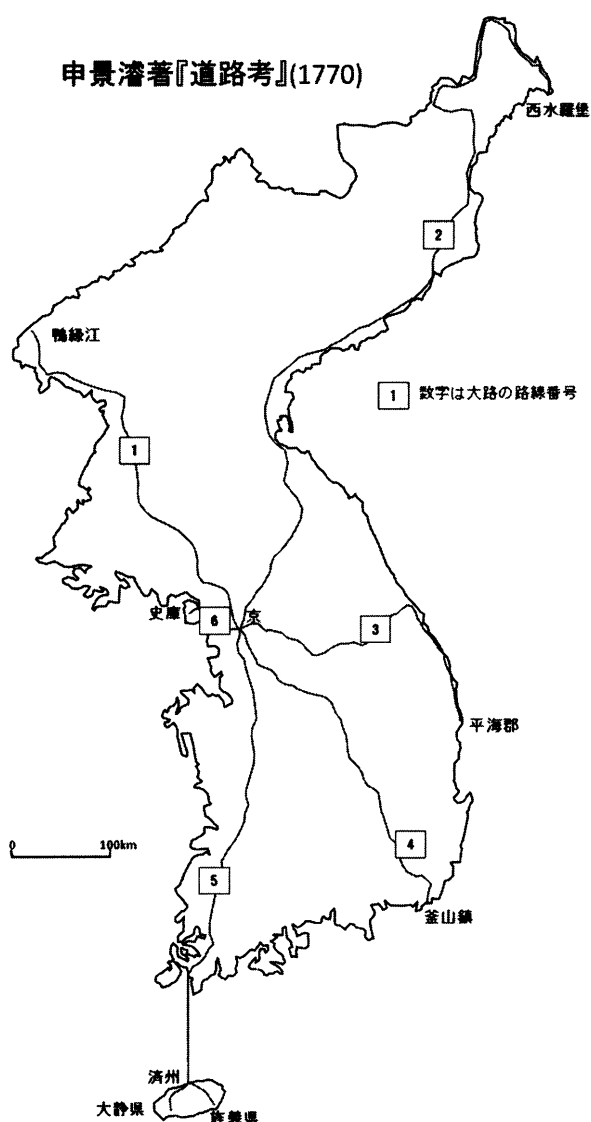
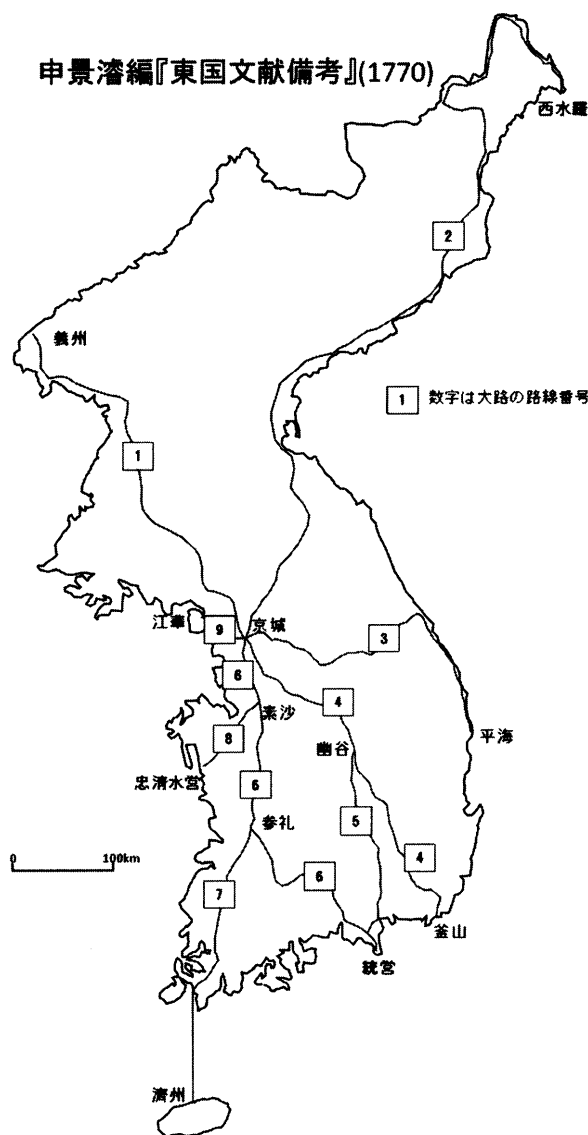


図3 申景濬編『東国文献備考』に示された大路の路線体系



まず、大部分の書誌において共通している事柄から確認しておきたい。殆どの史料では、道路体系の要となる幹線道路を「大路」と呼び、「第一路」または「一大路」などと、路線別に番号を振っている。番号の前後に道路固有の呼称を伴う場合もあるが、逆に呼称のみで番号が省略される場合はない。呼称は該当する大路の終着地もしくはその直前の、都市名または軍事施設名から取られており、路線の通称であると同時に行き先表示の役割をなしている。路線番号と目的地が同一でも、史料により異なる呼称を付与する場合もある。

全ての大路は重複区間も含めると、首都である漢城（ソウル）¹⁰ を起点として、全国に向け放射状の路線を形成している。地理誌には大路以外の分岐線も多く記載され、分岐線を通じて全ての邑治（郡県の官衙所在地）への経路が示されている。分岐線も同じく放射状の線形であるので、地理誌の路線体系を図化した場合、自転車のスポークのような放射路線の集合体になる。金正浩が作成した『大東輿地全図』は『大東地志』の路線網に準じて道路が描かれているので、こうした路線体系を視覚的に確認できる（図1）。こうした官道の

図4 「距京程里表」における典型的な大路の路線体系

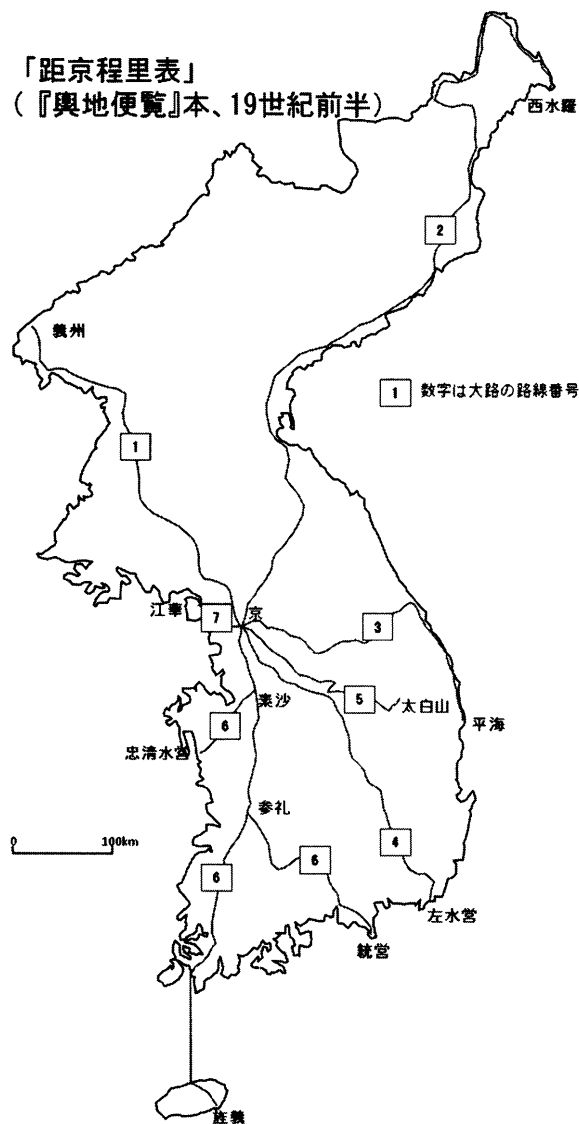
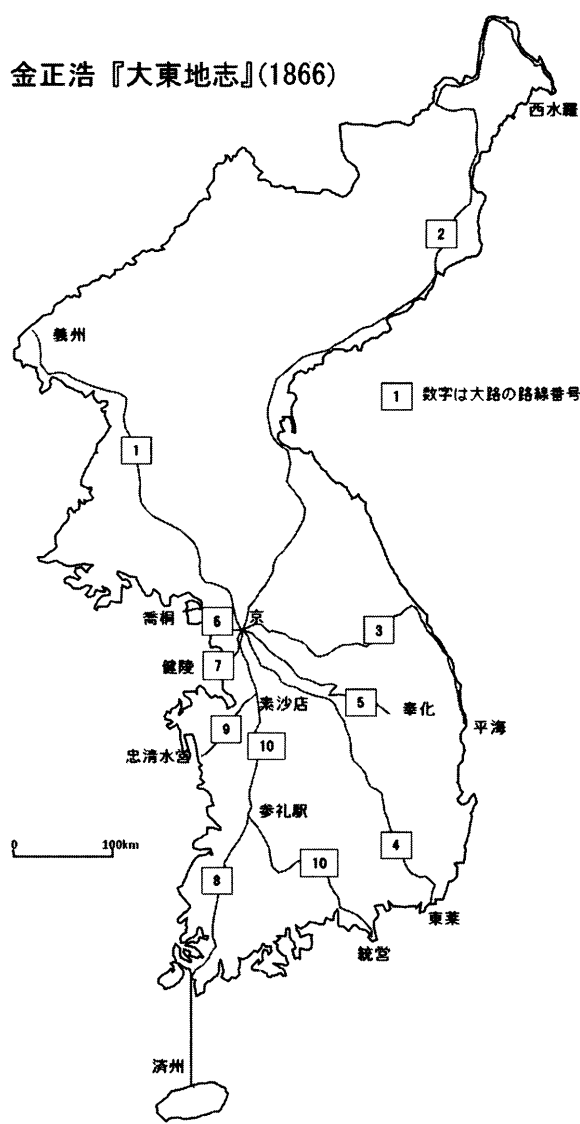


図5 金正浩『大東地志』に示された大路路線体系



体系は、朝鮮王朝の中央集権的体制を反映しているもので、律令体制下の日本の駅路とも共通する。

もちろん、地方都市同士を結ぶ脊梁路線がなかったわけではない。多くの絵図にはそうした道路も描かれ、一部の地理誌には各郡県の項目に隣接都市間の里程を掲げているが、線として連続した路線や体系を成しているわけではない。あくまで地方道の扱いで、国土規模の路線体系とは直接関係しない。

図2から図5で示したように、各史料とも第一路から第四路までは、路線の方面も番号も一致し

ている。つまり史料ごとに変動があるのは、全て第五路以下の大路に限定されている。第一路は義州路、第二路は慶興路、第三路は平海路、第四路は東萊路である。首都を基準に西北方向に向かう義州路から、時計回りに番号を付与していることがわかる。第五路以下も、原則として時計回りの付与となっている。義州路が必ず第一路になるのは、当時の宗主国である中国との使臣が往来する道路であったことによると思われる。

第二路は慶興路、西水羅路、北路、関北大路など、様々な名称がある。首都から北東、日本海側

に向かい、咸鏡道を縦貫し、西水羅堡に至る西水羅堡は沿海州との境界、豆満江の河口に位置する国境の最前線であり、慶興は西水羅が属する邑治である。終点近くの会寧から西水羅までは豆満江沿い、つまり国境沿いに回り込むような線形で、女真族に対する辺境防備の意味合いがあることが分かる。

第三路は江原道を貫通して日本海にいたる路線で、終点の邑治の名をとり平海路と記される他、関東大路の俗名がある。第四路は東萊路や嶺南大路と呼ばれ、慶尚道方面への幹線であると同時に、日本へ向けた外交の道でもある。

史料によって全体の大路数は五路線から十路線まで様々で、第五路以降ではほぼ必ず掲載される大路は、江華路のみである¹¹。京畿道の西海岸上にある江華島は漢江の河口に位置し、朝鮮王朝の首都ソウル（漢城）のみならず、高麗王朝の首都松都（開城）にとっても、重要な防衛拠点であった。13世紀に、蒙古が襲来した時は高麗の王都が一時江華邑に移されたため、江華邑は江都の異名もある。朝鮮王朝においても都護府が置かれて重要視され、開港直前においては外国船との交戦が頻繁に行われた。

首都近郊の短い路線ながら、江華路が大路の格を持ち、どの史料にも必ず掲載されているのは、朝鮮王朝以前に遡る、こうした歴史的経緯によるものと思われる。

第五路は『道路考』では済州路、『東国文献備考』では統営路、『大東地志』や多くの「距京程里表」では太白山路と、史料によってもっとも入れ替わりが激しい。太白山は白頭大幹上にある標高1567mの山で、儒教や仏教の到来前より民俗信仰の対象となってきた。山の南斜面には686年に創建された覚華寺があり、かつてその境内には1777年に建立された太白山史庫があった。史庫とは王朝の史書を保存する建物をいい、戦火を逃れるために都市を離れた数か所にいくつかの版本を分散して収蔵していた。

「距京程里表」では終点は太白山、さらに『輿載撮要』では覚華寺となっている¹²ので、本大路の開設目的は太白山史庫と関っている可能性が高いと考えられる。寺院が目的地となっている大路は、本大路のみである。史庫と大路の関係性は、『道路考』において、江華路の終点が当時江華島にあった鼎足山史庫であった点や、『大東地志』において平海路の月精店から月精寺史庫までに分岐線を割注で入れている点等からも推察できる。

『東国文献備考』においては、五大路は太白山路ではなく統営路であった。内容が近似し、明確な系譜関係が確認される『東国文献備考』と「距京程里表」の間で路線体系上の大きな差異は、第五路のみである。つまり両者の発行時期の間に道路体系に変化を及ぼす事象が発生したと考えられるが、『東国文献備考』が1770年刊行で、「距京程里表」がその直後から普及し始めたと考えられることから、「距京程里表」作成の過程で、ちょうど書庫が新設された太白山路の情報が追加されたものと推測される。

太白山路は、ソウルから忠州までは路の直路をそのまま活用し、以下丹陽・竹嶺・豊基・榮川を経て奉化に至るコースを辿る。分岐線は多くなく、関東大路と嶺南大路の大路体系の中間に後から無理やり挿入されたような線形からも、周辺の大路よりも新設のものであると考えられる。

『東国文献備考』で第五路になっている統営路の目的地は、南海海防の要、統制營である。文禄の役が起こった翌年の1593年、三道水軍統制使に任命された李舜臣が設置した水軍総司令部だ。つまり朝鮮王朝中期になって重要性が増した軍事拠点であり、統営路が大路となったのも、それに伴うものと考えられる。

統営路は途中幽谷駅まで東萊路と重複し、そこから分岐して尚州・星州・玄風・漆原・咸安・鎮海・固城を経て統営、史料によってはさらに巨済に達していた。ただし統営路が大路として採録されている史料は『東国文献備考』のみであり、そ

れ以降に出た『大東地志』や「距京程里表」類のほとんどは統営営に行く大路は記載しているものの、全く異なるルートを採用していた。

そのルートは統営一路または統営別路と記され、名称からも分かるように、本来は統営路のバイパスルートとしての位置づけであった。『東国文献備考』では両者は同等に大路として扱われていたのが、それ以降のほとんどの史料では統営別路のみを大路として掲載していることから、時代が下るにつれて統営別路経由が一般化していったと考えられる。

このような幹線ルートの大規模な移転は他に例がない。崔永俊はその理由として、朝鮮後期における商業経済の発達に伴い、地産が豊富で定期市が比較的調密に分布した国土の西方に幹線道路軸が移動したと説明している¹³。筆者はいま一つの理由として、法典類に明記されているように、特に首都近郊における陸上交通量の輻輳を避けるため、統営を含む慶尚右道への交通方式が規制されたことが影響されたのではないかと考える。

1770年刊の『道路考』においては、

忠清左道由果川之良才駅振威成歆稷山

右道由衿川之盤乳駅水原平沢

全羅左道由良才駅稷山公川砺山

右道由盤乳駅水原平沢牙山温陽維鳩定山恩山駅
林川竜安

慶尚左道由広州之慶安駅牙里流春可興竹嶺

右道由良才駅竜仁陽智竹山延豊鳥嶺¹⁴

と記されており、統営へは統営路を経由するように割り当てがなされている。ところが『経国大典』の18世紀以降の続編においては

諸道使客以下分路往来

忠清全羅右道則由衿川水原

忠清慶尚左道則由広州利川

全羅左道慶尚右道則由果川

違者觀察使糾挙啓聞¹⁵

と、統営へは果川を経由するよう変更され、それも罰則つきでの規定になっている。統営別路はこのような経路規制によって、18世紀において公的にメインルートとしての地位を得たと考えられる。前述のように太白山路の大路化も18世紀後半と考えられることから、ちょうど統営路が大路としての役割を終えて第五路が空番となったところを、新設の太白山路が埋めた形になったのであろう。

統営別路の経路は統営路とは出発点からして異なり、全羅道の参礼駅までは全羅道を縦貫する、いわゆる「湖南大路」との重複経路をたどる。湖南大路とはあくまで地元の郷土史界の研究に現れる通称で、地理誌のような文献史料にはほとんど登場しない。史料によって「済州路」「海南路」「右水営路」などと異なって呼ばれるので、一部の絵図等に使われる呼称を便宜上用いている。この中で最も多い用例は済州路である。朝鮮王朝時代においては済州島も全羅道であったので、済州への路線も湖南大路と呼ぶことに問題はない。『道路考』や『東国文献備考』、また多くの「距京程里表」など、申景濬系の史料のほとんどは済州路を採用している。一方『大東地志』など金正浩系の史料においては、大路本線の終点は済州ではなく海南の右水営であり、済州に向けては石梯院から支線を分岐させている。

統営別路と済州路（湖南大路）、そして忠清水営路を合わせて「三南大路」と呼ぶ。忠清道・全羅道・慶尚道など南方の三道に向かう道の意だ¹⁶。これらの三大路は京畿道内において路線が共通しており、独立した呼称がありながらも、一つの大路として認識された結果、三南大路の呼称が生まれたものと思われる。事実ほとんどの「距京程里表」では三線が一つのテーブルに掲載されている。この場合路線呼称は三路線のものを羅列してあるが、路線番号は「第六路」としてまとめているも

のと、「第六路、第七路、第八路」と分けているものがある。「第六路」とひとまとめにしても、欄外に「大路分九」と注記してあり、その場合末尾の江華路が第七路になっているので、それぞれを別の大路格と認識していることが分かる。

後者の場合さらに、第六路が統営別路になる場合と、済州路になる場合があるので、史料によって路線番号と区間が全く一致しなくなる。実質的に第六路以降は路線番号に経路を識別する機能はなくなり、単に史料の掲載目次としての意味あいのみを持つことになる。言い換えれば、公的にも私的にも、官道の路線を番号によって管理することは、少なくともなかったと考えられる。

さらに十大路制をとる『大東地志』では、もう一本「水原別大路」が存在する。この路線は本来は三南大路の直路であった。1789年正祖が父王である莊祖（思悼世子）の墓所を旧水原邑治の外郭に移し、水原邑は現在の位置に移転して、そこに世界遺産にも登録されている「華城」を1796年までに築造した。父王を強く慕っていた正祖は墓地（隆陵）へ行く大路を改修し、それが金正浩により「水原別大路」と記録された。王陵が目的地となっている大路は本大路のみである。

こうして見てくると、本来の路線体系は、首都から放射状に、各道の最遠点の外交的拠点地や都市を結ぶことを基本に重要幹線が作られていたことがわかる。これはとりもなおさず、『道路考』に示された全六大路の体制に当たる。そこに朝鮮時代中期以降、軍事的要請によって統営路と忠清水営路が加わり、さらに朝鮮後期に王朝側の意向により太白山路と水原別大路が加わった結果、最大で十大路の体制となった。つまり朝鮮王朝の幹線道路体系には、国土の背骨としての地理的な幹線に、後に時代の要請により、軍事路線や儀礼的経路が付加された体系であったといえる。

しかしながら、このようにすっきり時系列に区分できない事情がある。時代が下るにつれて大路が上記のように増加したのは事実としても、該当

する各時代に生産された史料は、必ずしもそれに対応していないからである。金正浩が『大東地志』で十大路を記した時代やその後に、依然として六大路制や九大路制の史料が刊行され続けている。『東国文献備考』は『増補文献備考』と名を変え、改訂版として20世紀初頭まで刊行される。しかし各道路の経由地等は修正される一方¹⁷、道路体系そのものは全く「増補」されず、例えば太白山路の代わりに統営路がそのまま載り続けた。

結果として朝鮮末期の刊行資料には、朝鮮王朝時代のさまざまな断面の道路体系が混在し、そこに写本ごとの大小の差異も加わり、全く統一が取れていなかった。明らかに、少なくとも民間側には、道路体系に対する統一した認識が存在していなかったと思われる。

3. 朝鮮王朝時代の道路行政と大路

それでは、行政側では道路体系をどのように把握していたのか。民間側の認識が統一されていたとはいえない状況であったことから、少なくとも江戸時代日本の「五街道」のように、整理された体系を持っていたとしても、それを積極的に周知徹底させていたとは考え難い。

官撰の記録として道路体系が明示されている地理誌は『東国文献備考』のみで、その内容として申景濬個人の業績である『道路考』の内容を、王命によって辺境防備の参考にと編纂された『東国文献備考』の書誌的性格を考慮して、アレンジしたものという経緯から、申個人の地理認識の影響を強く受けている。実際に『東国文献備考』程里考の末尾には、王に報告する形式をとって、以下のように記している。

「臣謹んで諸道列邑の道里を調べたところ、(東国輿地) 勝覽や(考事) 撮要等の書に詳記されてはいるが、都からある邑まで何駅何里かかるかは書いていないため、経路上にどの邑や駅があるの

か分からない。ここでは国土で最も緊要な九大路とその支線を右の如く開録し… (後略)¹⁸

このことから、彼の『道路考』以前に道路体系を記した文書は存在せず、そのため彼が必要に迫られて新たに大路を採録したことがわかる。しかし、絶対王権を伴った中央集権国家が、その基幹たる陸上交通システムを備えていなかったわけではない。実際には、道路体系という「線の集合＝網」としてではなく、別の方法で陸上交通を管理していた。

朝鮮王朝の駅制は全国を複数の駅道に区分する「駅道制」が根幹になっていた。駅道は通常の地方行政組織である道や郡県とは別建てで組織され、その境界も一致しなかった。各駅道内には複数の駅が点在するが、そのうち代表となる駅を「察訪駅」とし、中央から派遣される官僚である「察訪」を常駐させた。察訪は駅道内の各駅及びその付属集落(駅村)や自耕地(駅田)の管理を行ったが、領内の交通路の整備は担当業務外であった¹⁹。制度上は交通路の管理を道路という「線」ではなく、駅とその地域集合体たる駅道という「点と面」によって行っていたわけだ。古代日本の幹線道路は駅路とも呼ばれ、駅と道路がセットになっていた。朝鮮王朝でも駅路という用語は使われたが、その語義も、具体的な路線も明確でない。

各駅はその格式または交通需要によって大路・中路・小路に等級分けされていた。この場合の「大路」は前節で出てきた幹線道路としての意味合いではなく、地域に存在する交通施設のキャパシティを表したものである。当時の法典である『経国大典』では、公設宿舎である院を、大路には五戸、中路には三戸、小路には二戸設置することと明記していた。また各駅に配置する駅馬の数も、明確な規定はなかったものの、等級によって加減されていた。このように駅制における「大路」等の呼称は、道路そのものの土木的規格や重要度によるものではなく、域内の結節点たる駅の重要度

によっていた。

したがって大路が分布する範囲も、首都ソウル(漢陽)を中心に円状に広がっていた。第一の円が大路、第二の円が中路、その外側は全て小路であった。これらの詳細は1445年に「国用田制詳定」にて定められたもので、後に法令化された。

ところで、大路・中路・小路の設置規定は、院の規模の基準とする場合と、駅の規模の基準とする場合で、範囲が異なっていた。『経国大典』には院の規模の大小を定めただりでは、

京より開城府、竹山、稷山、抱川に至るまでを大路とし、京より楊根、開城府から中和、竹山から尚州、鎮川から星州、稷山から全州、抱川から淮陽までを中路とし、残りは小路とする²⁰

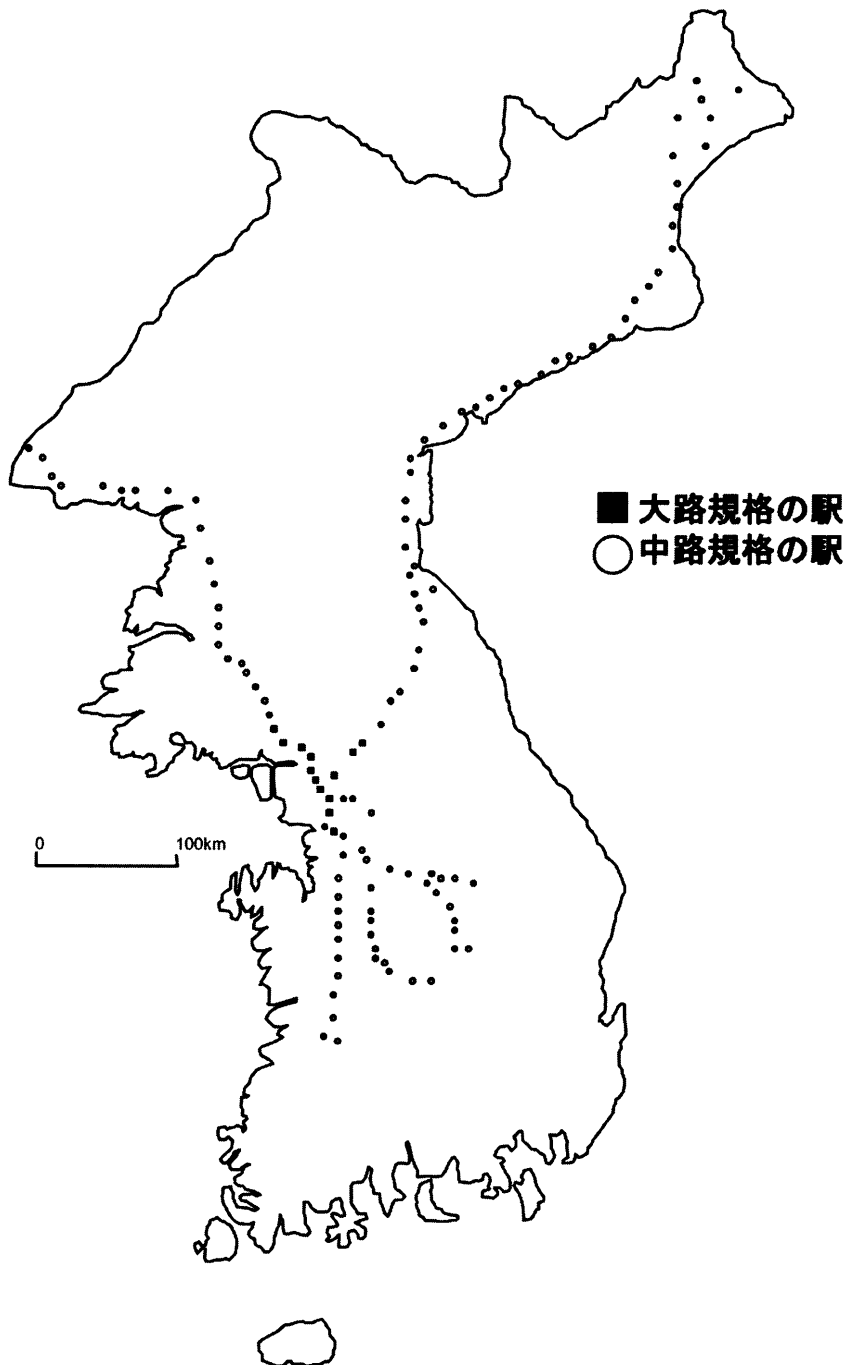
とされている。上記の地名を方面別に配列し直すと、以下のようになる。

- ①京<大路>開城府<中路>中和<以下小路>
- ②京<大路>竹山<中路>尚州<以下小路>
- ③(②より分岐) 鎮川<中路>星州<以下小路>
- ④京<大路>稷山<中路>全州<以下小路>
- ⑤京<大路>抱川<中路>淮陽<以下小路>
- ⑥京<中路>楊根<以下小路>

これらの経由地名を見ると、①は義州路、②は東萊路、④は統營別路、⑤は慶興路、⑥は平海路にほぼ該当する。これを根拠とすると、『経国大典』時代、つまり15世紀の国定幹線道路網がかようであったとする断定もできるかもしれない。実際、上記の記述はたびたび引用され、このうち大路が①、②、④、⑤の四路線であるため、当時は4大路体制で、その後徐々に十大路にまで増加したとする主張が、多くまかり通っている²¹。

しかし、ここでの「大路・中路・小路」の別は、あくまで院の設置基準として使われている。小路である区間について全く言及されていないこと

図6 『大典通編』兵典駅路条における大路と中路の範囲



や、済州路や江華路など、他のほぼ全ての地理誌に登場する路線が存在しないこと、地理誌にはある路線番号についての言及がないこと、他の地理誌にはない鎮川・清州経由の路線があること、何より『経国大典』において路線別に言及がなされず、同心円的に記述されていることから、これらは規定上の幹線を示しているのではなく、院を設

ける根拠としての大路や中路の範囲を明示する尺度として、幹線道路を利用しているに過ぎないと判断できる。

また15世紀末以降に発行された『経国大典』の複数の増補版には兵典に駅路条が新設され、こちらは院ではなく駅を大路、中路、小路に分けている。これを図示すれば図6のようになるが、先

ほどの院の設置基準とは、大路の範囲も中路の範囲もほとんど一致しないことがわかる。このことから、法典類に出てくる「大路」や「中路」が特定の路線や道路体系を示すものではなく、駅や院といった交通施設の規模を示しているに過ぎないことがわかる。図6では中路が義州路（第一路）と慶興路（第二路）の全区間と、平海路（第三路）・東萊路（第四路）・太白山路・濟州路の一部を線状にカバーしているが、これをもって点の連続として路線を表しているというより、中路級の駅たちが、結果的に道路体系上の大路沿いに集中して立地したとみるべきだろう。

事実、慶興路の終端では、防衛上の重要拠点に中路の駅が面的に散開しているし、慶尚道尚州の洛陽駅や咸鏡道安辺の朔安駅など、幹線道路から離れているが主要都市近郊の駅として中路になっている場合もある。こうしたことから、国家法典には路線体系に対する明確な規定が存在しなかったと推定され、交通体系の管理は駅制によるのみ行われたと考えられる。

もちろん、前節にて統營別路が大路となった経緯について『経国大典』等から引用したように、交通の混雑を分散させるために、目的地別に一部の経路を指定した文書もある。そのため、必要な場面においては交通路の「線」による管理も行っていたと思われるが、道路行政の基礎としてではなかった。

なお、『経国大典』に道路そのものに関する記述がなかったわけではない。工典には

十里毎に小さな塚（塚）をつくり、三十里毎に大きな塚を作るとともに駅を置く。塚には里数と地名を刻むべし。

とある。また申景濬の『旅菴遺稿』にも、これを敷衍したと思われる内容として、

凡八道用周尺 六尺爲一步 三百歩爲一里

三十里爲一息 俗稱一會憩每十里立小塚 三十里立大置驛

とある。

この記録の通りだとして、現代の数値に置き換えてみる。周尺の長さは時代や地域によって異なるが、旅菴申景濬が活動した英祖代は約31.22cmであった²²ので、一步は約187.32cm、一里は561.96mとなる。筆者が計測した『東国文献備考』上の各大路の里数と、現行の地形図上の実測値がほぼ一致することから、少なくとも英祖の時代においては妥当な数字と言えよう。その他の時代においては、朝鮮王朝がたびたび度量衡の変更を行っていたことと、特に朝鮮前期において一里を三百六十歩とする記録が多いことなどから、朝鮮王朝を通じての尺度とは断定できない。この点は別途慎重に検討する必要があるだろう。

塚の実物は現存していないが、古道にそって塚（モル）または石塚（トルモル）等の地名が多く残存しているので、実際に設置されていたと考えられる。『朝鮮王朝実録』には「各々の便宜によって石積みや盛り土をなす²³」とあるので、地域で調達可能な資材を、柔軟に活用させたと考えられる。駅は地理的条件によって前後するものの、概ね記述の通り三十里毎に設置されていた。申が触れた「三十里一息」は、農村地帯では今も日常会話に現れる。

また、漢城の都城内の道路規格については、都市間道路とは異なり微細に規定されている。さらに水原華城の築城を指揮した柳馨遠は『礪溪隨錄』で道路規格を9等級に分けるなど、かなり詳細な規格を提示しているが、これは彼の建議であり、公的に規定されたわけではない。

以上はあくまでハード面の規定であり、路線設定に関する記録は現時点では、管見の限り存在しないことには変わりはない。

4. おわりに

ここまで朝鮮王朝時代の道路体系の特性について、地理誌の分析と制度面の検討から把握してきた。以下にその要約と含意について述べる。

まず指摘できるのは、路線設定の非公式性と不定性である。日本の古代駅路や近世の五街道のように、公式に定められた路線名や路線数、区間が存在するとは言い難い。それらが明示された史料は多く存在するのであるが、示された大路体系は大部分において類似を見るものの、細部にわたってはまちまちで、どの時期においてもはっきり統一された基準が存在したとは考えにくい。

それらの差異は時代の流れによって生じた変化とも捉えられず、むしろ執筆者の認識の差異に起因するものと思われる。ほとんどの史料は実学者を中心とした個人の出版物及びそれらの写本であり、唯一公的な刊行物と言える『東国文献備考』も、その制作過程から申景濬個人の認識が色濃く反映していると考えられる。そうした個人依存型の史料生成と、行政側の明確な基準の欠如が、大路体系の不定性につながったと考えられる。

行政側で大路体系に関する明確な記録がないのは、道路行政の不備というより、陸上交通を道路という「線」で掌握するのではなく、駅道という「点と面」で掌握するという、管理方式の差異によるものと考えられる。「線」の管理は土木関係(工部)のマターと考えられていた。

とはいえ、各史料に現れた大路体系は一致するものも多く、政府がどの道路を大路と認識していたかは、おおよそ斟酌できる。ほぼ必ず大路に分類されるのは義州路・慶興路・平海路・東萊路・濟州路・江華路であり、これらは「六大路」とも言われる。一方、太白山路・統営路・統営別路・忠清水営路・水原別大路は史料によって出たり出なかつたりする。

上記六大路は江華路を除き、国土の人文地理的骨格を形作る幹線としての機能を持ち、特に義州

大路・関北大路・嶺南大路は外交機能も併せ持っている。

一方、統営路・統営別路・忠清水営路は軍事施設への直行路線として設定され、太白山路は史書の保護のため、水原別大路は王の陵行のための大路である。つまり、全ての史料に出てこない大路は、国土の幹線としての必要性は乏しいものの、目的地の重要性のために特別に大路と認識されたと考えられる。軍事目的の路線や史書保全用の路線は、秀吉の朝鮮出兵や胡乱など、16世紀末から17世紀初頭までの相次ぐ侵略戦争への対応として設定されたと考えられ、比較的新しい路線であるため、史料での扱いにもぶれがあるものと考えられる。

このことから大路は上記のように、国土幹線たる大路と、特殊目的による大路の、二つの階級に分類できる。六大路でありながら短距離路線である江華路のみ、この二段階分類で分けづらい存在であるが、第2節でふれたように、大路としての重要性は前王朝時代に提起されているために、六大路に含まれているものと考えられる。江華大路は認識論的には前者、機能面では後者と言えよう。

どちらの分類においても共通の特徴として、首都を中心に放射状に路線が伸び、概ね目的地まで最短距離をとる。さらに速達性が重視される路線や区間では、沿線の都市や集落に寄らず、これらに対して分岐線に対応するという「高速道路型」の線形を持つことが多い。これは朝鮮王朝の極端な中央集権体制と、強大国に囲まれた地政学的な条件に起因するものと考えられる。

筆者は閲覧可能な限り、ほぼ全ての関連史料にあたった上で、また民間地理誌における道路網の記載状況から類推して、朝鮮王朝時代には路線単位ではなく駅単位で管理を行っていたことから、行政側で明確な大路体系が記されていないと暫定的に結論付けた。ただ、今後も可能な限り史料の発掘に努め、この結論を確かなものとしたい。また、各大路、特に史料によって扱いの異なる大

路の出現時期とその契機についても、今後さらに詳細に検討していく必要があると考える。

* 本研究の内容は、2009年12月の朝鮮史研究会関西部会例会にて、口頭発表を行ったものを土台に、その後得た知見を付加して作成したものである。発表の場を作ってください、貴重なご意見を下さった部会諸氏に、この場を借りてお礼申し上げたい。

- 1 轟博志「歴史地理学における朝鮮陸上交通の研究」『交通史研究』72号、2010、pp.55～73。
- 2 基礎的文献として、趙炳魯『韓国近代駅制史研究』国学資料院、2005、817p。
- 3 例えば、崔虎「朝鮮前期駅村に対する一考察—丹城、県戸籍大帳を中心として—」『中央史論』4号、1985、pp.133～165。
- 4 代表的な論考としては、崔永俊「嶺南路の景観変化」『地理学』18-2号、1983、pp.1～17等。
- 5 代表的な論考としては、崔永俊「路辺集落」『地理学論叢』11号、1984、pp.1～14等。
- 6 例えば、轟博志「『大東地志』に記された東南至平海三大路（関東大路）の経路比定」『文化歴史地理』14-1号、2010、pp.85～108。
- 7 丁致栄「朝鮮時代士大夫たちの智異山旅行研究」『大韓地理学会誌』44-3号、2009、pp.260～281など、丁は旅行記と交通路の関係性に関する論文が多い。
- 8 朴仁鍋『朝鮮後期歴史地理学研究』以会文化社、2006、pp.24～47。
- 9 轟博志「距京程里表」の類型と系統に関する研究」『大韓地理学会誌』45-5号、2010、pp.647～668。
- 10 当時の首都は現在のソウルで、朝鮮王朝時代には漢陽、漢城、京、京都、京城、京師など多様な呼び方をされ、口語ではソウル（みやこの意）と呼ばれた。本稿の図表では出典の呼称をそのまま記した。
- 11 五大路制をとっている『東輿機略』のみ、江華路が省略されている。
- 12 『大東地志』においては、太白山に最も近い邑治である奉化を終点としているが、本来終点たりえない小邑であることと、割注で「東北太白山覚華寺五十里」と記されていることから、太白山を実質上の終点に想定していたと思われる。
- 13 崔永俊『嶺南大路』高麗大学校民族文化研究院、2004、pp.159～160。
- 14 申景濬『道路考』「使星行下三道分路之式」。
- 15 『大典通編』兵典駅路条。
- 16 軍事行政上の地域区分である全羅右道、全羅左道、慶尚右道に向かう道とする説もあるが、筆者は上記の

- 三大路が多くの「距京程里表」にてひとまとまりになっていることから、南韓三道と指すとする説をとる。
- 17 例えば京畿道水原が移転して1796年に華城が築城されたことを反映し、三南大路を水原経由に改めるなど。
- 18 『東国文献備考』輿地考道里条。
- 19 駅は兵部、道路整備は工部の所轄事項であった。
- 20 『経国大典』工典院字条。
- 21 Jung-joo, Park「古典と朝鮮王朝実録を通して見た朝鮮時代の道路に関する小考」『大韓土木学会誌』57-9号、2009、pp.93-102。
- 22 パク・ホンス「李朝尺度に関する研究」『大東文化研究』4号、1967、pp.199-226。
- 23 『太宗実録』太宗十五年十二月十四日。

<参考文献（すべて奎章閣史料）>

東国文献備考
 道路考
 大東地志
 輿載撮要
 距京程里表
 大韓新地誌
 輿地便覽
 大東輿地図
 大東輿地全図
 旅菴遺稿
 経国大典
 続大典
 大典通編
 朝鮮王朝実録
 承政院日記
 備辺司謄録
 青丘図
 八道地図
 東国輿地図
 東輿機略

Characters of Trunk Road Network in Joseon's Korea

TODOROKI Hiroshi (Ritsumeikan Asia Pacific University)

Korean road transportation system in Joseon dynasty had been described by many topography books published between 18th to 20th centuries. There are several lines of trunk roads called 'Daero' all started from Seoul (Hang Sung), capital city, to all over the peninsula where country border to China, Japan and Manchuria, or special interests such as militarily important places, royal tomb, national archive, had located.

However, trunk road networks were different in detail by each topography since there was no official definition by central government. They controlled land transportation not by existing lines but postal stations distributed in each re-

gion. Therefore, authors of these topographies had to develop and improve trunk line network by themselves.

The number of trunk line is 5 to 10 depends on topographies. There were common route for all books so-called '6 Daero,' which build national framework for land transport. Then some topographies added 0 to 4 extra lines which looked relatively less important as trunk route, but still important for specific purposes.

Most sections of these lines were straight shape like Roman Road as a reflection of absolutism of central power and geopolitical reason around this peninsula, even if avoiding major cities along the line.