



Title	李朝初期の駅について
Author(s)	竹腰, 礼子
Citation	待兼山論叢. 史学篇. 1982, 16, p. 1-25
Version Type	VoR
URL	https://hdl.handle.net/11094/47999
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

李朝初期の駅について

竹 腰 札 子

はじめに

交通・通信網の整備と掌握は、中央集権的国家統治には必須の要件であり、この要件を満たすために採用されるのが駅伝制度であることは言を俟たない。朝鮮に於いても、駅伝の歴史は古く新羅炤智王九年（四八七年）に遡り、高麗朝に入つては、緊要の度合に応じた大中小路の区分・六段階に分れる各駅の立役丁数の設定・館駅田の支給・駅道と館駅使の制定等々、駅伝制度の大綱が整えられた。¹⁾

これらの前朝に定められた制度の多くを李朝初期の駅が踏襲していることは確かであるが、新王朝は、独自の駅伝制を必要とする立場から、当然、駅の諸改革を施行した筈である。また、李朝初期は、中央集権化を企図して、地方支配体系の改編が行なわれた時期であり、この郡県制改革の結果、外官の増加した地方と中央を連結する交通・通信機関としての駅の重要性は高まったものと考えられるが、それにも拘わらず、高麗末以来、駅の凋落は深刻化している。とすれば、増大する需要を満たしうる交通・通信網をつくりあげることが、新王朝にとって、一層の重要性を帯びた、当面の急務と言いうる事業であつたに相違ない。

しかしながら、李朝の駅に関する研究は、従来、法典類や『牧民心書』・『礪溪隨錄』等の經世の書を通じて知りうる範圍の制度面に限られ、また、郡県制の面からも論じられることが少なかつた。⁽²⁾ 小稿では、対象とする期間を、一三九二年の李朝建国時から、『經国大典』頒行により、李朝の諸体制が整った成宗朝の末年までの一世紀に限定し、まず、李朝初の駅の果した機能と、それを可能にした経済的・人的基盤について言及し、次いで、この時期の駅に見られる変化を、郡県と駅との関係の変化・駅路の整備や駅道の改編に表われた国家の駅に対する施策の二面から見、中央集権化の動きが、駅の場合には、どのように表われているかを明らかにしてゆきたい。

一、駅の機能

李朝初には、全国に約五百ヶ所の駅が存在したが、それらの果す最大の機能は、伝命であつた。その方法には、郵駅という言葉が、「歩傳曰郵、馬傳曰驛⁽³⁾」と説明されていることから判るように、大別して、徒歩による伝送と、駅馬を用いた伝送の二種があり、緊急を要する場合以外は、徒歩で伝送された。中央政府から発信される最重要文書については、

兵曹啓、前此議政府舍人司刑曹司憲府用懸鈴移文各道、其餘則無之、自政府不署事以後、六曹及漢城府司諫院、並皆直行文書而不用懸鈴、只盛紙質印封送于本曹、本曹不知事之緊慢、故不用懸鈴而徒以其文傳送、因此驛吏或於袖裏或於懷中挾持、非徒汚毀遺失、至有稽留不傳、甚爲未便、請自今上項各司、分公事煩簡、各造懸鈴挾板、刻某曹某司懸鈴挾板、如有行移文字、則隨事之緊慢、盛於各等懸鈴、書發送日時、移于本曹、本曹亦置簿後、傳驛下送、各驛亦書到付日時通送、終到處以回答文字及各司發送日時明文還、盛懸鈴回送、以爲永式、從之⁽⁴⁾

というように、懸鈴移文という方法がとられた。これは、文書を板に挟んで鈴を付け、早馬で伝送する方法で、緊急に従って等級を分ち、各々に鈴の数が異なった。又、右の記事より、公文書類が、初期には、発信官庁（六曹・漢城府・司諫院等）→議政府→兵曹→各駅→受信地という系路で伝達され、議政府の権限が縮少された以後は、発信官庁から兵曹へ直送するようになったこと、文書を実際に伝達するのは、駅吏と呼ばれる人々であったこと、文書の発送と到着期日を記録して正確を期したこと等を讀みとることができる。又、公文書の他に、駅を通じて伝送されたものに、地方から国王に供上される進上物があり、これらの官物を輸送するため、駅には、大車・便車・杠輦などの車が備えられていた。

表1 給馬数（『經国大典』兵典、駅馬条）

	大君・議政				正二品以上				三品・堂上				六品以上				九品以上			
乗馬	（中等）		（下等）		（中等）		（下等）		（中等）		（下等）		（中等）		（下等）		（中等）		（下等）	
（上等）	1	0	0	3	1	0	0	2	1	0	0	1	0	1	1	1	0	1	0	1
（下等）	0	0	0	3	0	0	0	3	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	1
馱馬（下等）	1	0	0	3	1	0	0	2	1	0	0	1	0	1	1	1	0	1	0	1

伝送と並んで重要な駅の機能は立馬である。駅は、官僚・軍人・外国使臣の往来に駅馬を提供した。表1は、『經国大典』所載の給馬数である。駅馬を使用するに当っては、公用旅行者であることを証明する馬牌を携帯しなければならなかったが、このような証憑を用いる方式は、既に高麗時代から行なわれており、李朝も、建国直後の太祖朝には、前朝の馬牌をそのまま用いていたようである。⁵⁾しかし、太宗十年（一四一〇年）以降は、

禮曹詳定鋪馬起發之制、議政府移文兵曹、兵曹給起馬文字、出使人員進承政院受馬牌舊例也、∴兵曹啓、今改造馬牌、不可仍用供驛署印、若刻王旨二字、亦非驛吏所當佩、若用主掌兵曹印信為驗、似為得宜、從之⁽⁶⁾。というように、李朝独自の馬牌を用いるようになってくる。馬馬の使用に関する制限が厳しかったことは、右の馬牌発給手続の繁雑さからも推測しうるが、その使用状況は、各駅から毎月、兵曹に報告・点検された。

伝送・立馬に次いで駅を持つ第三の機能は、通行者の取締りである。⁽⁷⁾ 犯罪者の護送、流移者の捕獲等が、その具体的業務であった。

二、駅の経済的・人的基盤

先に見たような諸機能を果しうるよう、駅には、数種の駅田が支給されていた。駅田の種類には、大別して、官屯田・廩田の二種があり、廩田は、公須田（使客の接待費にあてる田）・長田（駅長の給与にあてる田）・副長田（副駅長の給与にあてる田）・急走田（急走者の給与にあてる田）・馬田（駅馬の購入費にあてる田）から構成されていた。公須田には大中小路の別により、馬田には大中小馬の別により、支給額に差があった。⁽⁸⁾

これらの駅田の耕作者であり、実際に、駅の業務遂行にあたるのは、駅吏・駅奴婢と呼ばれる駅民であった。駅吏は、「各道驛吏受田而備馬、無他徭役、轉輸官物乃其職也」⁽⁹⁾とある如く、徭役を免除され、駅務に専念した。彼らには、「命各道各官分其民戸貧富強弱以給助戸、∴一、驛吏水站十二結以下給同類奉足一戸、三四結以上不給∴凡諸奉足戸皆用二三結以下者、不許用四五結以上者」⁽¹⁰⁾というように、駅吏中の比較的貧しい者が奉足戸として割り当てられていたが、奉足とは、立役者に財政的援助を与えて、その立役の安定を図ったもので、保とも称された。⁽¹¹⁾

駅吏への給保は、このように、駅吏を以て駅吏の保とする場合以外に、

兵曹據忠清道觀察使金良瓚啓本啓、第一條、驛吏妹夫女婿雇工及驛里居住平民減軍役助役事、平民已皆作保、而今以館驛助役除軍、則憚軍役投驛者必多、如此則軍額日減、不可施行、但居驛里無役者及驛吏同居如妹夫女婿雇工、除他役專委助役⁽¹²⁾

というように、駅里に居住する民戸・駅吏の同居妹夫及び女婿・雇工を保に定める場合もあった。駅吏は、身分上は良民であるが、負う役が賤民である「身長役賤」層に属し、その身分と役は父子相伝で世襲された。⁽¹³⁾

駅奴婢は、公賤の一種であり、「経国大典」、卷五、刑典、外奴婢條には、

上等駅五十名、中等駅四十名、下等駅三十名

と、各駅ごとの定数が記されている。この駅奴婢には、転運奴婢・助役奴婢・急走奴婢の三種があつたが、各々に冠せられた名称は、その主務とするところに依るものと推測される。これらの奴婢にも、

轉運奴婢急走奴婢、已令三丁爲一戸、給轉運奴婢口分田五十ト・急走奴婢一結、然其戸首所耕尚且不足、況其奉足乎⁽¹⁴⁾

又、

戸曹據京畿監司關啓、青郊・狛貌兩驛助役奴子、依他驛轉運奴子例、一名給田五十ト⁽¹⁵⁾

とある如く、自己の生計に資するための口分田が支給されている。彼らの立役の形態は、必ずしも明らかではないが、『世宗実録』、卷九、二年八月戊申条の、

刑曹啓、各驛轉運奴婢、京畿良才・樂生・駒興・迎曙・碧蹄・馬山・東坡・招賢・青郊等九驛各給十戸、正役

一名・奉足二名并二百七十名、雙守驛二十戸、緑揚・安奇・梁文・田原・菁好・加川・金嶺・江原道生安・忠清道佐贊・分行・無極・用安・成歎・新恩等十四驛各八戸、正役一名・奉足二名并三百九十六名、忠清道丹月・安富・連原・黄江・守山・長林・長楊・台郎・栗峯・雙樹・徳留・増若・金蹄・廣程・日新・敬天・平川等十七驛各六戸、正役一名・奉足二名并三百六名、黄海道初面殘站・金郊及新設 水站、亦依上項例、量給奴婢、從之。

という記事より、その手懸りを得ることができる。文中の「戸」が、先に、奴婢への給田単位として表われたものと同一であることは一戸 \parallel 三名として右の記事を数式化すれば、

(1) 良才駅以下九駅

三名 \times 十戸 \times 九駅 \parallel 二百七十名

(2) 雙守駅以下十五駅

三名 \times 二十戸 \times 一駅十三名 \times 八戸 \times 十四駅 \parallel 三百九十六名

(3) 丹月駅以下十七駅

三名 \times 六戸 \times 十七駅 \parallel 三百六名

となつて、総数と一致することから明らかである。又、奉足とは既に見た如く立役者に財政的援助を与え、その立役を助ける制度であり、奴婢の場合も同類を以て奉足に充てることになつていたが、先出の奴婢への給田記事に、奉足と対比して述べられていた戸首とは、正役を指すものと考えられる。従つて、「正役一名奉足二名」とは、一戸内の内訳をいっただものと解釈でき、「戸」は、給田単位であると同時に、立役単位であつたことになる。つまり、

駅奴婢は、三丁から成る戸を形成し、それを通じて田を支給され、三丁中一丁は、転運・急走・助役の任に当り、残りの二丁は、奉足として、立役奴婢を補助したのである。

以上の駅吏・駅奴婢は、元來、駅を本籍とし、世襲的に駅役を負うことを義務づけられていた者であるが、このような本来の駅属者以外にも、特例として、駅役に充定せられる者があった。その代表的な例が、平安道の館軍である。平安道は、中国との使臣往来の経路にあたるにも拘わらず、駅吏数が少なく、駅務の遂行上支障を来したため、前此、館路諸驛、令諸邑郷吏、一年相通立馬、稱郷戸館軍、因此諸邑凋弊、在辛巳年定正兵富實人、稱軍戸館軍⁽¹⁷⁾ というように、郷吏や軍戸に輪番で立馬させる策をとった⁽¹⁸⁾。また、この館軍の補助として補充軍を駅に定属させ、館夫と称する場合もあった。その他、駅民以外が、駅の業務を遂行する例として、日守が挙げられる。これは、

兵曹啓、今據京畿忠清道程驛察訪呈、道掌各驛使客煩多而日守兩班^{各官各驛給事於前、國俗謂之日守兩班}、或三四名、或五六名、凡事不能支⁽¹⁹⁾

というように、駅の衙前であり、駅の近辺に居住する者を以てこれに充て、主に、使客の迎送を行なわせた。日守には、定数が定められており、大路駅は二十名、中路駅は十五名、小路駅は十名が、各々置かれている⁽²⁰⁾。

三、郡県と駅との関係の変化

高麗の駅は、単に交通施設として存在するのではなく、府・州・郡・県と同じく、独自の土地と戸口を持つ行政単位であり、駅内には、そこに居住する姓氏集団を基礎にして構成される政治機構（駅司）が存在した。また、周知の如く、高麗の郡県制は、階層的・身分的構造を持っており、中央から地方官の派遣される府・州・郡・県（以下主邑と称す）と地方官の派遣がなく、主邑に所属する属郡・属県・部曲等（以下属邑と称す）から構成され、兩

者は、各々の邑司を構成する主邑の郷吏と属邑の郷吏との支配—服属關係を媒介にして結びついていたが、そのうち駅は後者の部類に入る行政区画であった。そのため、駅は、その主邑である郡県の名を冠して呼ばれることが多く、駅の力役は、駅が属した郡県の力役を果すという形で行なわれた。⁽²¹⁾

高麗後半期から李朝初にかけて、属邑の多くは、独立した郡県に昇格したり、主邑を構成する行政村として嘗ての主邑に吸収された。駅も館駅使の派遣、駅田の支給など、王朝体制の内部にとりこまれる動きをみせたが、主邑との属關係は従来通り保たれていた。それは『世宗実録』地理志中の殆どすべての郡県に、その属駅の名が記されていることから明らかである。このように、駅が消滅せず、又、主邑との属關係も保たれた原因は、駅の果した機能の特殊性によるものと考えられる。即ち、郡県は、

本郡(永安道高原郡—引用者)在於一隅、四境居民以詞訟徭賦赴官者、道路遠近不同、且與通達驛相距二十餘里、常支持使客於此驛。⁽²²⁾

というように、使客支持の場として、特殊な職能を持つ聚落である駅を必要としていた。又、一方で、驛の側も、京畿碧蹄以西各驛、公廩不足、器皿未備、故每當朝廷使臣來往之時、各驛分属各官、專掌供億、雖當農月、饌實之具供帳之資、或負或馱、絡繹於道、問其所居則皆遠處州郡之民也、臣再承問禮之任、目擊其事、今置察訪驛吏、完護鋪馬充等事、已略施行、使客支持之事、力未及焉。⁽²³⁾

というように、単独では、使臣応接の役を果しきれず、主邑の援助を必要とした。この両者の相互依存關係が、駅と主邑の属關係を存続させたと考えられるのである。

しかし、この属關係は、高麗時代のように、主邑の邑司を構成する郷吏と属駅の駅司を構成する駅吏との支配—

服属関係を媒介とするような強固な関係と同一物とはみなせない。何故ならば、駅司の存在自体が疑わしく、また、仮に存在していたとしても、それは、嘗ての姓氏集団を背景とする駅内の政治機構ではなく、交通施設としての駅が必要とする公用雑務の処理機関としての地位に没落していたと考えられるからである。⁽²⁴⁾ その端的な例が、駅司の長である駅長の性格の変化である。『端宗実録』卷十四、三年（一四五五）五月壬戌条には、

議政府據兵曹呈啓、…諸驛長副長不擇賢否徒以年高者差之、故紀綱陵夷、漸至殘弊、請自今以勤儉能幹人為長副長、依黃海道七站例、鑄給半印、使治當行公事、從之、

とあつて、既に実質のない名誉職的なものになっている駅長・副駅長に、新たに公務を分担させる策が検討されている。

このように、駅が郡県に属するという関係は従来通り存在したが、両者を結ぶ紐帯は、嘗てのような郷吏―駅吏の人的関係から、駅の機能に起因する両者の相互依存関係へと推移しつつあつたものと考えられる。そして、このような駅と主邑の属関係の稀薄化は、後述する国家の駅に対する施策の遂行に有利な状況を提供したと思われる。

四、国家の駅に対する施策

李朝の駅に対する施策を辿れば、先ず、建国と同時に、太祖は、公用以外の駅の使用を厳に禁じる一方、各駅道には、駅丞を配備し、中央では、兵曹に郵駅を掌らしめることを決定した。次いで、太宗五年（一四〇五年）、六曹に三司が置かれた際に、兵曹にも武選・乘輿・武備司が設けられ、郵駅は乘輿司の職掌となつた。さらに、十年（一四一〇年）には、先に見た馬牌の改鑄と発給方法の詳定があり、十五年（一四一五年）には、

兵曹上各驛里數啓目啓曰、今准中朝里數、以周尺六尺爲一步、每三百六十步爲一里、以此打量、…已上三十里爲一息、…臣等參詳各道各驛息數、相距或遠或近、凡差發期限、預定爲難、請令各道、以上項尺數步數、量定里息、每十里置小標、三十里置大標、或積石積土、各從其便爲之何如、依允⁽²⁵⁾

と、全国の諸駅間の距離を測定し、一定距離ごとに道標を設置することが行なわれた。この調査が、正確な駅間距離を知り、計画的な差発を可能にするという意図の下に行なわれたことは、右の記録より明らかであり、その意味で、これは、まさに、全国の通信・交通網を具体的に整備・掌握する前提となる措置であったと思われる。

以下、李朝初期の駅に加えられた国家の諸施策を駅の新設・再建・合併・移動・移属など、個々の駅の整備と、複数の駅の集合体である駅道の改編という二面から見てゆき、それらを通じて、駅の阜盛・交通上の便宜に沿った駅路の整備・国家の駅に対する掌握力の強化が図られたことを明らかにしてゆきたい。

(1) 駅の新設・再建

世宗十四年（一四三二年）に編纂された『世宗実録』地理志に記載された諸駅のうち、李朝初に新設されたり、再建されたことが明らかな駅は表2の如く、二十四駅を数える⁽²⁶⁾。また、同地理志中には、「新駅」と呼ばれる駅が四十一駅発見できるが、『高麗史』駅站条に記載された全国の駅中、新駅とは道州県と安戎県の新駅が二例あるのみであるから、上記の四十一駅は、成立年代は不明ながら、これもやはり、李朝初に新設若しくは再建された駅と考えねばならない⁽²⁷⁾。とすれば、『世宗実録』地理志所載の五二五駅中、少なくとも一割の駅が李朝初に設けられたものとなる。さらに、全羅道の烏林・新安両駅・咸吉道慶源府寧北鎮の四站・黄海道金洞駅等のように、地理志中に

説明はなくても現実にはこの時期に再建乃至新設されたことが判る駅⁽²⁸⁾、新設はされたものの、すぐに廃止されたために、駅名が残らなかった咸吉道咸原⁽²⁹⁾のような駅もあり、また、当然ながら、地理志編纂後に新設・再建された駅⁽³⁰⁾もあるため、実際には、李朝初期に新設・再建された駅は、上記六十二駅を上まわる筈である。

表2 『世宗実録』地理志にみえる新設・再建駅

道名	駅名	新設・再置駅
京畿	陰竹県留春駅	本朝太宗元年辛巳（一四〇一年）始置
清忠	清州牧	長命駅
	木川県	延春駅
	舒川郡	豆谷駅
	藍浦県	藍田駅
	庇仁県	青化駅
	扶餘県	龍田駅
	瑞山郡	豊田駅
	結城県	海門駅
	本朝太宗丙子（一三九六年）始置	
	本朝太宗戊子（一四〇八年）始置	
	太宗癸巳（一四一三年）始置	
	我太宗甲午（一四一四年）始置	
太宗元年辛巳（一四〇一年）始置		
舊因倭寇流亡、本朝恭靖王庚辰（一四〇〇年）復置、革餘美縣得熊驛以屬之		
我太宗乙未（一四一五年）始置		
尚慶	礼安県	新駅
	河陽県	新駅
	真宝県	新駅
	本朝太祖丙子（一三九六年）始置	
黄海	瑞興都護府	新興駅
	安岳郡	真木駅
	遂安郡	位羅駅
	新恩県	所坪駅
本朝太祖丙子（一三九六年）始置		
恭靖王庚辰（一四〇〇年）始置		
我太祖六年丁丑（一三九七年）始置		
太祖五年丙子（一三九六年）始置		

江原	准陽都護府 和親駅	在和川縣、本朝太宗二年壬午（一四〇二年）始置
平安	渭原郡 上北洞合排 渭原郡 下北洞合排	世宗二十五年（一四四三年）始置 世宗二十七年（一四四五年）始置
咸吉	文川郡 高宗駅 吉州牧 明原駅 吉州牧 嶺東駅 吉州牧 雄平駅 瑞川郡 谷口站駅	我太祖五年丙子（一三九六年）始置 我太祖戊寅（一三九八年）始置 我太宗甲午（一四一四年）始置 今上壬寅（一四三二年）始置 今上辛丑（一四二二年）始置、初名新合排驛

このような駅の新設・再建は、具体的には、既存の駅の駅吏を新設駅に移動させる形をとったようであるが、中には、合排の例に見られるように、元来は、駅役を課されていなかった者を、駅につける場合もあった。

また、以上のような、駅の新設・再建が、何を目的としていたかは、各々の駅の設立経緯の中で、明らかにされている。その一例を江原道の諸駅に見ると、

大抵置驛、固宜量道途遠近、而本道諸驛自三陟史直驛抵臨溪驛八十餘里、自横城葛豊驛抵白冬驛九十里、自原州安昌驛抵白冬驛七十餘里、皆無人之地、非徒馬力困斃、風雪日短之時、行旅無投宿處、於三陟大嶺底四十餘里、及葛豊・白冬兩驛中央設一驛、安昌・白冬兩驛中央設一驛、為便⁽³¹⁾

というごとく、既存の駅が距りすぎているため、駅吏・駅馬が長距離を往来せねばならず、その結果、駅の疲弊を招きやすく、又、通行者にも不便であるという状態を改善することにあつた。

(2) 駅の合併

『世宗実録』地理志中、二駅以上を合わせて一駅としたことが判るのは、

①京畿道鉄原都護府豊田驛今上六年甲辰三月併楓川・田原二驛爲豊田

②忠清道瑞山郡豊田驛舊因倭寇流亡、本朝恭靖王庚辰復置、革餘美縣得熊驛以屬之

③江原道淮陽都護府新安驛本東安驛、今上七年乙巳以任內長楊縣新楊驛合于東安、改稱新安

④江原道金城阜昌道驛在通溝、今上七年乙巳并通道・能昌改今名

⑤江原道金化阜生昌驛今上七年乙巳并都昌・生安改今名

⑥咸吉道永興大都護府和原驛古有青山・通和二驛、今皆合于此

⑦咸吉道慶源都護府懷綏站古名富居、古有時原・雄丘・江陽等三站、被賊離散、我太宗庚寅合屬、

の七例である。このうち、①・③・④・⑤は、

松林縣之桃源・長湍縣之白嶺・漣川縣之玉溪・鐵原府之龍潭・豊川・金化縣之都昌等六驛、幽僻斜路、使客稀少、其豊泉驛合於田原驛稱豊田、都昌驛合於生安驛稱生昌、又金城縣之通道驛於熊昌驛稱昌道、淮陽府之新楊驛合於東安驛稱新安⁽³²⁾

という経緯で成立したが、これは、有閑の駅を他駅に合属させる措置であつた。これと類似した例に、尚州の三駅の例がある。『世宗実録』、卷十七、五年（一四二三）七月丁未条には、

尚州洛西・常平・龍山等三驛、使客往来稀少、又無文書通送等事、洛陽・洛平等駅、使客絡繹、轉輸不絶、日漸凋敝、請合洛西于洛陽驛、龍山・常平于洛平驛、從之

とあって、駅としての重要性が乏しかった洛西・常平・竜山駅が、駅務が繁雑で、凋落を招きやすい洛陽・洛平駅に吸収されている。又、この他にも、駅の分布が特に稠密であった慶尚道では、多すぎる駅を淘汰し、一駅当りの力を強化する策が採られている。⁽³³⁾

以上の諸例からも判る如く、駅の合併は、立地の如何により生じた各駅の残盛度と重要度の差に着目し、不用の駅を、交通の要地に位置する駅や、凋落が激しい駅など、補助を必要とする駅に吸収させ、その阜盛を凶つた一種の合理化策であつた。

(3) 駅の移動・移属

既に見た如く、駅は特定の郡県に属し、主邑が必要とする使客支持・立馬などの業務を行なう一方で、主邑の援助を受けた。このような関係上、駅と主邑は近距離にあることが望ましかったが、郡県制の性格上、現実には、必ずしも駅が主邑の境界内に存在するとは限らなかつた。このような駅と主邑の懸隔は、駅務遂行上の障害となり、民を疲弊させる原因ともなつていたため、何らかの是正策が必要とされた。その例を、京畿道陰竹県の無極駅に見ることができるが、ここでは、

京畿監司據陰竹縣監林穆呈啓、縣屬無極驛、越入忠州之地、距縣一息、且隔大川、夏月雨水漲溢、則過涉爲難、大小使臣行次迎送支持、未得及期、官吏受責不細、又官吏在驛、阻水未還、則其供億不得已斂於村民、且倭客往來絡繹、數多輜重、懸民越忠州之地四十餘里、累日轉輸、人馬困弊、若此者皆積年巨弊、不可不慮、驛之四面、皆忠州村落、請將驛里民戶九十六田三百十三結九十六卜、與縣附近忠州之地相換定屬。⁽³⁴⁾

というように、無極駅が実際に存在する忠州牧と陰竹県との間で、土地と戸口を交換し、無極駅を陰竹県の近くに移動させることが提案されている。

この場合は、無極駅と陰竹県との属関係は継続させたまま、駅の所在地を変えることが論議されたのであるが、逆に、駅自体には変化がなく、属する主邑のみを変更する場合もあった。これが移属であるが、その一例を、忠清道延豊県安富駅に見ることができる。『世宗実録』、卷四十三、十一年（一四二九）正月癸亥条には、

戸曹啓忠清道延豊縣人等言、本縣：又在南北輳集之處、本朝使客及倭客甚繁、加以炒鐵造船徭役難支、逃散殆盡、請以犬牙相入槐山郡東面・毛香・甲吞・長嶺・乃火・石院・代城：安富驛等地、割屬本縣、使得阜盛、不失官號、命下本道分辦、以聞本道啓、槐山東面・角乎・覺淵・吾田及安富驛等地、距槐山甚遠、宜割屬延豊、とあつて、安富駅が槐山郡から延豊県へと、主邑を変えた経緯が記されている。移属の契機は、延豊県人が、県としての負担を果しうる土地と戸口の補充を願ひ出したことにあり、駅自体の要請に依るものではなかつた。しかし、この移属が実現した根拠として、安富駅が槐山郡から遠く、むしろ延豊県内に越入しているという地理的条件が挙げられていることが注目される。この移属の結果、駅と主邑の距離は狭まつた筈である。

このような移動・移属の例は、比較的少ないようで、『世宗実録』地理志中には、

- (1) 全羅道茂朱県所川駅 本在茂豊之境、中間移属于錦山、本朝太宗十四年甲午、還属于縣、
- (2) 全羅道康津県鎮原駅 古鎮原驛、本在茂珍内廂城北、本朝太宗十七年丁酉、内廂移道康縣、因移置于此
- (3) 京畿道振威県善好駅 本属水原、今上六年甲辰、以地比來属

の三例が発見できるのみである。(1)の場合、夾註に見える茂豊は、茂朱の古名であるから、もともと茂朱県の領域

内にある所川駅が一時的に錦山郡所属の駅となったが、太宗十四年（一四二四年）、再び茂朱県の駅となったという事実を示すものである。従つて、この場合も移属により、駅と主邑の距離は狭まり、駅務の遂行は容易になった筈である。また、(2)については、これと同様の内容が、同地理志、全羅道茂珍郡条に「古有鎮原驛、本朝太宗十七年丁酉、内廂移康津時并徙」と見えている。各々「因移置于此」「并徙」とあることを見れば、鎮原駅は、内廂の移属に随伴して茂珍郡から康津県へと主邑を変えたものの、主邑である康津県の境域内にあつたことは確かである。

(3)の善好駅は、世宗六年（一四二四年）、振威県阜盛策として同県に移属されたが、十四年後には、再び水原都護府の属駅に戻つている。⁽³⁵⁾

以上の諸例より推測すれば、移動・移属は、駅と主邑の距離を狭め、主邑の負担を軽減し、且つ、交通・通信業務の円滑な運営を可能にする方向で行なわれたものと思われる。

(4) 駅道の改編

朝鮮の駅は、駅道と呼ばれる駅の集合体を形成しており、各道に駅丞、若しくは察訪が一名ずつ置かれていた。駅丞は従九品、察訪は従六品の官で、各々、印信を授与され、駅馬の準備・使客支持・流民の捕獲などの駅務の遂行や、駅吏の流亡防止など駅内の諸務に関する責任を負つていた。このような駅丞・察訪の職掌と、彼らが、定期的に駅道内を巡察することを考え合わせると、駅道とは、駅丞・察訪の管轄区とみなしうるが、李朝初には、この駅道の改編が、しばしば行なわれた。部分的な改編例を除外して全国的規模のものに限定しても、世祖三年（一四五七年）・同六年（一四六〇年）・同八年（一四六二年）の三次にわたる改編が挙げられる。

まず、第一次の改編では、国都周辺の京畿諸駅及び江原・忠清道の一部の駅を、京畿左右道・京畿忠清左右道・京畿江原道の五道に分ち、各々に察訪を置いた。また、それ以外の忠清・慶尙・全羅道の一部については、既存の幾つかの駅道を合一する方針をとり、

利仁道・時興道・金井道↓利仁道

栗峯道・増若道・その他二駅↓増若道

昌樂道・安寄道↓安寄道

幽谷道・長守道↓長守道

金泉道・沙斤道↓沙斤道

省峴道・黄山道↓黄山道

召村道・自如道↓召村道

濟原道・契樹道・その他四駅↓契樹道

參礼道・鷲谷道・その他五駅↓參礼道

青巖道・永保道・その他五駅↓永保道

麒麟駅・青丹道↓青丹道

と、十一の駅道が新たに成立し、各々、駅丞に代えて察訪が置かれることになった。⁽³⁶⁾

しかし、この駅道は、そのまま定着することはなく、三年後の第二次改編で、個々の駅の駅道移属や、駅道の合併が行なわれた。この時の改編内容は表3の如くであるが、改編の際には、単に駅道単位で機械的に合一してしま

慶 尚		道
松羅道 (駅丞・13)	黃山道 (駅丞・11)	昌樂道 (察訪・16)
召村道 (駅丞・16)	自如道 (駅丞・13)	省峴道 (察訪・19)
沙斤道 (駅丞・15)	幽谷道 (察訪・18)	金泉道 (察訪・21)
栗院・馬田・横甫	洛原・上林・迎香・仇彌・安谷・召溪	高平・楊原・東安・楊川・扶雙・安林・八鎮・勸賔・金陽
沙斤・蹄閑・正谷・臨水・有隣・新興・小南・平沙・正守・安澗・新安・碧溪	幽谷・聊城・德通・知保・守山・雙溪・安溪・洛平・洛東・洛陽・洛西・長林	省峴・凡於・琴川・水安・金洞・良洞・竜駕・幽山・無記・榆川・買田・西之
召村・富多・永昌・文和・平居・德新・完沙・良浦・官栗・東溪・松道・丘墟	背屯・烏壤・常令・知南	昌樂・竹洞・昌保・平恩・道深・宣安・安郊・幽洞・安奇・瓮泉・雲山・松蹄
自如・近珠・良民・新豊・報平・春谷・巴水・赤項・省法・南・徳山・金谷・大山	黃山・輪山・渭川・蘇山・休山・新明・阿月・肝谷・堀火・富平・徳泉	琴召・通明・鉄破・青路
松羅・南・酒登・柄谷・寧陽・望昌・大松・和目・文居・青雲・峯山・陸・角山		所 属 駅

道	駅路	所屬	駅
原	銀溪道(察訪・17)	銀溪・新安・大昌・瑞雲・生昌・玉洞・乾川・竜津・山陽・原川・方川・舍春 水仁・馬奴・富林・嵐校・林川	
	保安道(察訪・30)	保安・仁嵐・富昌・安保・原昌・連峯・泉甘・蒼峯・葛豊・鳥原・安興・由原 丹丘・安昌・神林・新興・楊淵・延平・薬水・平安・碧吞・好善・餘糧・雲交 方林・大和・珍富・横溪・高丹・臨溪	
江	平陵道(駅丞・15)	平陵・達孝・徳神・守山・興富・沃原・竜化・交可・史直・楽豊・安仁・大昌 丘山・水界・冬徳	
	祥雲道(駅丞・16)	祥雲・連蒼・五色・降仙・麟丘・清澗・竹泡・雲根・明波・大江・高岑・養珍 朝珍・登路・巨豊・貞徳	
黄海	青丹道(察訪・9)	青丹・南山・金谷・深洞・新行・望汀・金剛・文羅・維安	
	麒麟道(察訪・11)	麒麟・安山・文羅・朴山・真木・延陽・元山・茶満・新興・位羅・所串	
その他		七站察訪及咸吉道平安道察訪仍舊	

以上は、駅道改編の経緯であるが、このような数次にわたる改編が行なわれた理由については、駅道の管轄者である駅丞・察訪の任命との関連で考えなければならない。李朝に入つて、最初に駅に置かれたのは駅丞であり、これには、京衙前である書吏の去官者で、叙用試に合格した者があてられたが、駅丞中には、その任に耐えない者が多かつたため、往々、駅の凋弊を招く原因となつた。そこで、駅丞を廃止し、新たに、察訪を各駅道に配置することが再三論議されるようになった。その結果、行なわれたのが、第一次の改編であつた。この時、複数の駅道を合併し、一駅道当りの駅数を増したのは、高官である察訪に広い範囲を委任したためであつたが、この駅道拡大の

結果、

兵曹啓、諸道諸驛革丞置察訪、或并二三四道為一道、然驛路遼遠、不得以時巡視⁽³⁷⁾、

というように、馭道内への察訪の監督が行き届きにくくなった。その改善のために行なわれたのが第二次の改編である。続く、第三次の改編は、距離のみならず、馭の重要度も改編の基準とし、より効率的な馭道編成を図つたものである。⁽³⁸⁾ また、この時には、馭道が細分化されて、個々の馭丞・察訪の所管馭数が減少しているため、馭道内の諸馭に対する馭丞・察訪の監督は、より密なものになったと考えられる。

以上のように、李朝初に於いて、数次にわたって行なわれた馭道の改編は、馭道の管轄者と管轄範囲の確定に至る試行錯誤であった。そして、この過程を通じて、馭道の合理的編成が整い、また、馭丞・察訪を通じた国家の馭に対する管理力が強化されたといえよう。

おわりに

李氏朝鮮王朝の陸上交通・通信網の中心的役割を果す機関として馭が存在していた。馭は具体的には聚落であり、そこを本籍とする者は馭吏と呼ばれ、世襲的に馭役を課された。馭吏の他にも、馭奴婢・日守などが馭の労働力基盤となり、彼らには馭田が給され、各々の生活の資や馭の必要経費・馭馬の購入費用などが馭田から捻出された。また、李朝初期には、馭路の整備・馭道の改編などを通じて馭の阜盛や国家の馭管理の強化が進んだ。以上が小稿に述べてきたことであるが、そもそも、交通の発達は、潜在可用資源・技術の開発と拡大を助け、社会の諸組織の機能上の結合を強め、こうして出現してくる人文域の発展は時の政治権力の諸般の社会効果を高めるため、王朝は、

統治下の交通体系の調整を合理化し洗練させて一つの均衡を樹立する方向に努力を傾注する筈である。⁽³⁹⁾ 李朝の場合も、その例外ではなく、李朝初の駅に見られる諸変化は、従来の主邑との属関係が弱まりつつある駅を、王朝が、中央集権化に不可欠な通信・交通網の中に、確実に組み込み、主邑の介在を排除して、駅の直接的な掌握を図らんとしたこと起因するものと言えよう。

(一九八二・九・二二稿)

注

- (1) 内藤篤輔「高麗驛傳考」(『歴史と地理』第三十四卷第四・五号、一九三四年、七八―一三六頁)。江原正昭「高麗時代の駅について」(『鎮西学院短期大学紀要』創刊号、一九七〇年、三一―八二頁)。
- (2) 李朝の駅に関する従来の研究としては、震壇学会『韓國史―近世前期篇』(ソウル、一九七〇年、一七一―一七六頁)に、制度上の概略が述べられている。李朝初期の郡県制改革については、その研究が多いが旗田巍『朝鮮中世社会史の研究』(法制大出版局、一九七二年)、武田幸男「高麗・李朝時代の属県」(『史学雑誌』七十二―八、一九六三年)、吉田光男「李朝初の地方支配について―『世宗実録』地理志姓氏条の性格検討をめぐって」(『社会経済史学』四四―五、一九七九年)等が重要である。
- (3) 『経国大典註解』後集上、吏典、郵駅条。
- (4) 『世宗実録』、卷二十七、七年正月辛卯条。
- (5) 『太祖実録』、卷二、元年九月壬寅条。
- (6) 『太宗実録』、卷十九、十年四月辛丑条。
- (7) 『太宗実録』、卷十九、十年一月乙未条。
- (8) 駅田に関しては、「李朝初期における公的土地所有としての公田」(『朝鮮学報』七十四輯、一九七五年、一一―九六頁)を始めとする有井智徳氏の詳細な研究がある。
- (9) 『太宗実録』、卷七、四年二月辛巳条。

- (10) 『太宗実録』、卷七、四年五月癸亥条。
- (11) 凡正丁一名給餘丁、使之出財力、以助正丁、國俗謂之奉足、(『世宗実録』、卷七、二年正月乙巳条)。
- (12) 『成宗実録』、卷六、元年七月乙酉条。
- (13) 駅吏の婚姻は、必ずしも同一身分内で行なわれるとは限らず、当色婚以外の所生の身分に関して種々の規定が存在する。例えば、駅吏とその自己婢妾の所生は、従父して駅吏となり、駅女が百姓に嫁した場合は従父して良人とするが、そのうち母に随つて駅役をなす者は、助役百姓と称して現居駅に属さしめた(『世宗実録』、卷二十六、六年十一月癸酉条)。また、駅吏が公賤を娶つたり、駅女が公賤に嫁した場合、その所生中、自願する者には、一代に限り田を与えて立馬させた(『成宗実録』、卷二十一、三年八月辛未条)。以上のように、所生の身分規定は、本来ならば、他役に充足されるべき所生についても駅役を課す方向で定められているが、これは、不足しがちな駅の労働力の確保を目的としたものである。
- (14) 『世宗実録』、卷二十七、七年二月乙丑条。
- (15) 『世宗実録』、卷二十七、七年正月辛卯条。
- (16) 『世宗実録』、卷二十五、六年七月癸巳条。
- (17) 『成宗実録』、卷六十二、六年十二月己卯条。
- (18) 平安道以外でも、特に凋落の激しい駅には、駅付近の富戸に給田して立馬させ、助役と称する場合があつた(『世宗実録』、卷十五、五年正月癸卯条)。
- (19) 『世宗実録』、卷二十八、七年四月庚午条。
- (20) 『世宗実録』、卷二十八、八年五月癸卯条。
- (21) 江原・武田・吉田各氏上掲書。
- (22) 『成宗実録』、卷百二十二、十一年十月癸亥条。
- (23) 『世宗実録』、卷二十八、七年六月辛酉条。
- (24) 駅司の構成を知る一助として東北面の諸站到置かれた站司の構成を見れば、吏二・日守兩班五・館夫五・急走人五・馬夫十五(『太祖実録』、卷十三、七年二月庚辰条)となつており、站司が、交通上の施設に過ぎなかつたこ

とを窺わせてくれる。

(25) 『太宗実録』、卷三十、十五年十二月丁丑条。

(26) 表2中の合排は、遞馬所であり、「平安道監司啓、道内合排、依他道例驛丞差下、上曰大山長谷無田之地、強聚平民稱爲合排、蠲減雜徭、只令立馬傳送公文而已」(『世宗実録』、卷十九、五年二月壬子条)とあるように、駅と同じく、立馬・公文書の伝送を行なった。

(27) 但し、新駅の中には、その成立事情が判明する駅も若干ある。例えば、慶尚道星州牧新駅は、星州の属県である八莒県内に存在したが、『慶尚道地理志』八莒県条には、「驛一、新驛、水向驛、在歳甲午、開寧縣扶雙驛合属」とあつて、『高麗史』驛站条に見える八莒県水郷(郷・向は同音一引用者)駅と、開寧縣扶雙驛が合属してできたもので、新駅というものの、新たに設けられたのではなく、後述する合排の例に当ることが判る。しかし、その他の多くは、成立経緯が判然としないため、ここでは、一応新設とみなし、詳細は後日を期したい。

(28) 『世宗実録』、卷一、即位年九月丙子条。『世宗実録』、卷六十三、十六年三月庚寅条。

(29) 『世宗実録』、卷百八、二十七年四月乙丑条。『世宗実録』、卷百十五、二十九年正月丁丑条。

(30) 『世宗実録』、卷十五、五年正月癸卯条。

(31) 『成宗実録』、卷六、元年七月乙酉条。

(32) 『世宗実録』、卷二十三、六年三月辛丑条。

(33) 『世宗実録』、卷七、三年四月辛酉条。

(34) 『世宗実録』、卷三十五、九年正月辛亥条。

(35) 『世宗実録』、卷二十四、六年四月丙寅条。同卷八十、二十年三月己亥条。

(36) 『世宗実録』、卷九、三年三月癸酉条。

(37) 『世宗実録』、卷十九、六年二月壬子条。

(38) 『世宗実録』、卷二十九、八年八月丁卯条。

(39) J. B. WHITNEY, 'China — Area, Administration, and Nation Building', (Chicago, 1969)