

科学研究費助成事業 研究成果報告書

平成 26 年 6 月 2 日現在

機関番号：17102

研究種目：若手研究(A)

研究期間：2010～2013

課題番号：22682005

研究課題名(和文) 中世朝鮮の国際関係と陸海交通路

研究課題名(英文) The International Relationship of the Medieval Korea and the Traffic Routes of Sea and Land

研究代表者

森平 雅彦 (Morihiro, Masahiko)

九州大学・人文科学研究科(研究院)・准教授

研究者番号：50345245

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 4,500,000円、(間接経費) 1,350,000円

研究成果の概要(和文)：朝鮮史研究の立場から前近代東アジア交流史像を捉え直す作業の一環として、中世の朝鮮と周辺地域との交流を規定した主要交通路の様相を体系的に実証した。具体的には次の4項目となる。高麗前期、宋との使船航路の変遷(山東航路から江南航路へ)。高麗後期、元との間の利用航路の多様化(江南航路、華北航路、遼東航路)。北京に至る陸上交通路の変遷(内陸駅伝ルート 元代 と沿岸部ルート 金・元・明代)。日本に対する対応窓口拠点の変遷(金海(高麗前期 合浦 同後期 三浦 朝鮮前期))。

研究成果の概要(英文)：As part of the work to verify the history of the international exchange in pre-modern East Asia from the point of view of the Korean history, the author has systematically demonstrated the major traffic route that had defined the exchange between the Medieval Korea and the Neighbors. Priority issues are the following four items. (1) The transition of sea route used by the mission ship between early Goryeo and Song: to the Jiangnan route from the Shandong route. (2) The diversification of sea route between the late Goryeo and Yuan: the Jiangnan route, the North China route, and the Liaodong route. (3) The transition of land traffic routes leading to Beijing: The official post-station route inland <the Yuan period> and the private route passing through coastal areas <the Jin-Yuan-Ming period>. (4) The transition of the bases for contact with Japan: Kimhae <the early Goryeo> - Happ'o <the late Goryeo> - Samp'o <the early Choseon>.

研究分野：人文学

科研費の分科・細目：史学・東洋史

キーワード：東洋史 朝鮮史 東アジア交渉史 交通

1. 研究開始当初の背景

従来、前近代東アジアの国際関係の構図は、主として中国史研究や日本史研究の視点から描かれてきた。そこで第三の視点として朝鮮史研究の立場からこれを見直すことは、バランスのとれた東アジア史像を構築するために不可欠な作業である。しかし従来議論では国際交流の主体が大括りの地域・国家・民族を単位として指定される傾向もある。また交流の「結果」の部分の静的な捉えにとどまる面も大きかった。

国際関係とは個別のヒト・モノ・情報という「点」の移動(線)が集積される動的プロセスにはかならない。かかる「点」と「線」は時々の技術や政治情勢等の諸条件に規定され、地理的には海上ないし陸上の特定の交通ルート上に偏在し、そこを舞台に「点」の移動を担う人々の性格も時代・地域ごとに個性を帯びる。そしてかかる交通路の偏在性と担い手の地域性は、その時代の国際交流の在り方を規定する。ここに国際交流の史実像を立体的に解明するうえで交通路とそこで人間活動に注目する必要性がある。

平成 17~21 年度科学研究費補助金(特定領域研究)「東アジアの海域交流と日本伝統文化の形成」(通称「にんぷろ」)は、如上の観点から前近代東アジアの国際交流のハブ港である寧波に着目し、日本をはじめとする東アジア諸地域に伝播した「中国文化」の多くが、実のところ浙江地方を中心とする中国東南沿海部のローカル・カルチャーであり、貿易船の活動を介して各地に広まったことを明らかにした。報告者もこのプロジェクトに計画研究「中・近世朝鮮をめぐる東アジア交流と寧波」の研究代表として参加し、如上の問題を朝鮮史に即して検討した。しかしこれは「海域交流」、それも朝中間のそれに限定した議論にとどまっていた。

現在歴史学界では「海域交流史ブーム」がおこっている。その軸を担う日本史分野に関しては、対外交の経路が自ずと海上交通に限られるため、これを国際的視野から見直す際に海域交流の視点は決定的な重要性をもつ。しかし中国大陸に接した朝鮮半島の交流経路としては、陸路が海路に劣らぬ重要性をもつ。朝鮮を含む東アジア全体の歴史像を描くなかで海域交流の意義が無前提に強調されるのは問題であり、陸路と海路の全体像をバランスよく見渡した議論が必要となる。

また朝鮮半島における対中通交と対日通交を総合的に見渡すという視点も、朝鮮対外関係史研究が対日関係と対中関係の2分野に分節化された従来研究には乏しかった。

2. 研究の目的

以上の問題意識に即して本研究では、中世(10~16世紀)の朝鮮半島において中国大陸および日本列島との相互交流を支えていた物理的条件として、海・陸の交通ルートの展開過程を総合的に把握することをめざした。

具体的には次の A~D の項目について事実関係の実証を企図した。これらは対中海上航路(A, B), 対日海上航路(D), 大陸との陸上交通(C)という各局面について中世史を通じた全体像を俯瞰し、その特徴を浮き彫りにするためのトレンチとなるものである。

A 高麗前期の対宋航路の変遷

中世前期の 10~13 世紀では宋との海上通交が活発に展開された。通説では、外交使船の主要航路は 11 世紀後半に入ると黄海を越えて山東半島にいたる北路から東シナ海を越えて江南にいたる南路へと大きく変化するとされる。ここでは使船の航路利用状況を実証的に把握するとともに、その背景として従来指摘されていた政治・経済的要因を検証し、航海に関わる技術的要因を解明する。

B モンゴル時代の朝鮮半島を廻る航路状況

13 世紀後半から 14 世紀半ばにかけて高麗がモンゴル帝国(元)の影響下に入ると、大陸情勢の変化にともない、対外交経路にも変化が生じた。ここではその様相を体系的に解明するが、具体的には大都(現・北京)の発展と元の公的物流との接続に伴って浮上した黄海・渤海湾航路、前代からの貿易路として継承された江南航路、1274・81 年の軍事衝突を経て大きく変容した対日航路について、利用状況を把握、評価する。

C 燕行ルートの変遷

金・元・明 3 王朝の国都がおかれた燕京(現・北京)に朝鮮の使節が赴く際の燕行ルートは、朝鮮中世の対外交において最も重要な役割をはたした陸路である。元代のルートとしては公設の駅伝路(ジャムチ・ルート)が知られているが、その具体的な経路、そして駅伝路以外のルートの存否を解明し、それが明代以降の燕行ルートにどのように継承されたのかを把握する。これは断片的な情報しかない金代の使用ルートを推測する手がかりともなるものである。

D 対日通交窓口の変遷

中世において日本からの船舶来航に対応した朝鮮側の拠点について、その変遷過程を体系的に明らかにする。特に留意する点として、先行研究では議論の対象を外交・通商の局面に絞ってきたが、軍事的な対応拠点をあわせて総合的な状況把握をめざし、その政治的・社会的な背景を考察する。

3. 研究の方法

(1) 各年度の重点課題の設定

体系的で計画的な研究進行のため、上記の調査項目 A~D をそれぞれ 4 ヶ年の個別年度の重点課題に設定した。これはあくまで主要な調査対象として比重をおくもので、当該年度内の完了をめざすものではない。また他の項目についても並行して調査を進めた。

(2) 各国史料・地理資料の博捜と精査

本研究では、第一に歴史学のオーソドックスな研究手法である文献史料の精査を基礎にすえた。朝鮮半島における周辺各地域との

交流を総合的に把握するというテーマの性格上、関係地域は多様であり、『高麗史』や『朝鮮王朝実録』をはじめとする朝鮮側史料のみならず、中国・日本側の関係史料も博搜した。また歴史地理的な事実関係について正確な理解が重要になるため、各種の地図・地誌や、従来の歴史学ではあまり活用されなかった海図・水路誌などの海事資料を収集し、積極的に活用した。

(3) 現地調査の重視

交通路の歴史地理的復元にあたっては、関係地において実地調査をおこない、文献情報との照合作業を重視した。これは従来の研究の多くが文献情報を机上で操作しただけの立論であり、位置把握に正確さを欠くからである。報告者はすでに「にんぷろ」をはじめとする過去の研究において中国南部、山東半島、朝鮮半島南西部の関係地については一定の調査を終えているので、本研究では未調査地を主な対象としつつ、補完調査をおこなった。調査地の大要は次の通り。

- ・平成 22 年度：韓国・中西部沿岸（外烟列島、泰安半島など）および南岸（麗水、泗川、統営、昌原など）
- ・平成 23 年度：韓国・中西部沿岸（於青島、浅水湾、泰安半島など）および京畿湾。中国・北京～瀋陽間の渤海湾岸ルート。
- ・平成 24 年度：韓国・南東部沿岸（慶州、蔚山、釜山、金海など）。中国・北京～瀋陽間の遼西内陸部ルート。
- ・平成 25 年度：韓国・南東部沿岸（金海、巨濟、統営など）、中国・遼東半島。

(4) 資料集の作成

まとまった史料群が存在する調査項目 A・C については、今後の研究に裨益すべく収集・整理した関係史料を冊子にまとめ（「高麗・宋関係朝鮮史料集成稿」「朝鮮中世燕行路資料集稿」）、データ検索用の CD-R を制作した。

4. 研究成果

(1) 高麗前期の対宋航路の変遷（図 1）

高麗と宋の外交で双方の外交使船が利用した航路は、11 世紀前半までは山東半島北岸に至る北路（登州航路）が利用されたが、11 世紀後半より江南に至る南路（明州航路）に変化したとするのが通説だった。ところが近年、11 世紀後半以降にも北路のうち山東半島南岸の密州板橋鎮に至る航路（密州航路）がさかんに利用されたとの指摘がなされている。しかし新旧の説はいずれも史料にもとづく論証が不足しており、本研究では個別の航海事例を網羅的に点検することで事実関係を解明した。その結果、通説はおおむね妥当であり、密州航路が積極的に利用されたとはいえないことが実証された。

外交使船の航路が高麗・宋ともに南路偏重となった要因については、従来「高麗・宋通交を契丹に露顕させないための配慮」という政治的動機と、「江南での貿易」という経済的動機が指摘されている。まず前者について

は、これを否定する近年の説に対し、絶対的ではないにせよ、外交的配慮として一定の必要性が認められることを確認した。

後者に関しては、一定の蓋然性は認められるものの、宋中央政府との直接交渉を必要とする朝貢貿易と高級文物の獲得が高麗側にとって最大の通交目的であり、また華北での貿易にも一定の需要が見込まれるため、江南での貿易を絶対視できないこと。そしてかかる動機は高麗側にとっての要請であり、宋側には該当しないことを指摘した。

すなわち上記 2 つの動機は、南路偏重の一定の必要条件とはいえるが、必ずしも十分条件とはいえない。そこで注目されるのは航海上の技術的要因である。契丹の勢力拡大に伴い 11 世紀半ばに高麗と宋の外交は約 40 年間に渡り途絶し、このため北路での船舶往来も断絶した。一方、9 世紀以来の通商路である南路ではこの間も活発に商船が往来していた。そのため 11 世紀後半に高麗・宋両国が通使を再開した際、北路では航路状況が不確かになっていたのに対し、南路では船舶運航の知識・技術・経験、船舶と熟練船員が継続的に継承、蓄積されており、政府が使船とその要員を確保し、使節を安全に渡海させるうえで南路に対する信頼感が相対的に高かったと考えられる。すなわち民間商船の活動状況が外交の展開過程を規定したのである。



図 1 高麗・宋間の航路

(2) モンゴル時代の朝鮮半島を回る航路状況

13 世紀後半に高麗がモンゴル帝国（元）の影響下に入ると、朝鮮半島の沿海も日本遠征のための軍糧供給、供出物資の移出、水上駅伝（水站）の敷設といった形で元の公的な物流・交通システムに接続、編入された。また済州島は一時的に元の直轄領となり、高麗に

返還された後もモンゴル皇室の牧場が残り，大青島をはじめとする朝鮮半島西岸の島嶼は元の流刑地として利用され，政争に敗れたモンゴル貴族が多数来島した。

こうしたなか，元による東方ユーラシアの統合と首都である大都の発展に起因して，12世紀以降記録がとだえていた北路が復活し，しかも拡張された点に注意される。まず山東方面への通商航路が復活したほか，大都の外港直沽にアクセスする航路が成立し，貿易や支配層の移動に利用された。この方面の航路は公的物流において重要であり，遼東半島を周回して遼河口方面に至る航路が糧穀の相互輸送に利用された。高麗に移出される糧穀は中国南部からも供給され，その輸送は長江河口の太倉から大都に税糧を海上輸送する海道運糧万戸府が担った。その航路は税糧輸送ルートにそって山東半島北岸に回り込んだ後，遼東半島沿岸をたどって朝鮮半島西岸に到達するルートだったと考えられる。

高麗・宋貿易に利用された南路は，この時代にも貿易のため活発に利用されたと考えられる。高麗前期に比べ海商の来航記録が減少するため，通航規模は縮小したとの見方もあるが，南路における船舶往来の痕跡は僧侶の相互移動や江南からの物資移入に関連する諸史料から窺知される。史書における貿易関係記事の減少は，一義的には王権と海商の関係変化に伴う現象とみるのが妥当である。

以上に述べた朝中間の航路状況は図2のとおりだが，14世紀後半に明が誕生すると，その海禁政策にともない，朝中間の海上交通は公的にはほとんど失われる。

一方，1274・81年に2度の軍事衝突をみた日本との間では，その後も緊張状態が続き，それまで朝鮮半島南岸を舞台に展開してき

た通商関係が途絶えたかの様相を呈する。ただし日本を軍事的脅威として強調する官製記録の筆法は，一義的に当時の高麗がモンゴル帝国東辺において敵性勢力たる日本に対する前線防衛担当者に位置づけられていたことに伴う建前である可能性があり，実態については慎重な評価が必要である。

(3) 燕行ルートの変遷

朝鮮半島と金・元・明の国都がおかれた燕

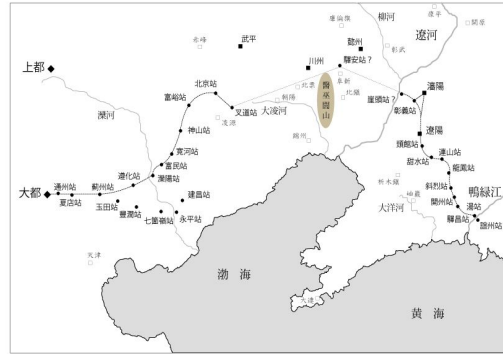


図3 元代の内陸駅伝ルート

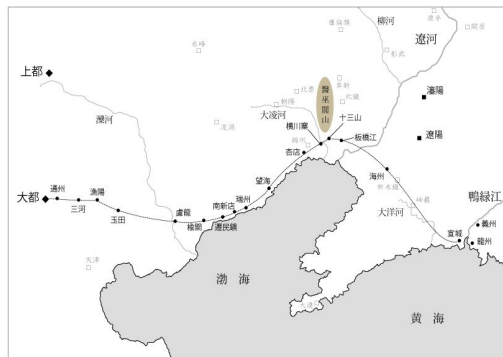


図4 元代の民間沿岸部ルート



図2 高麗・元間の航路

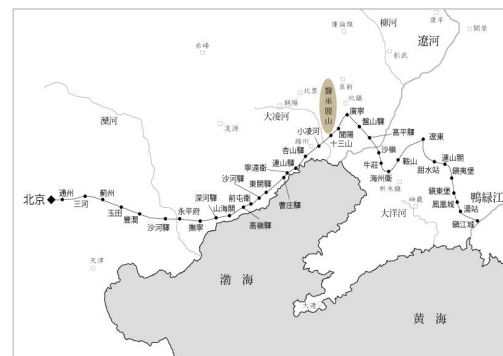


図5 明代の燕行ルート

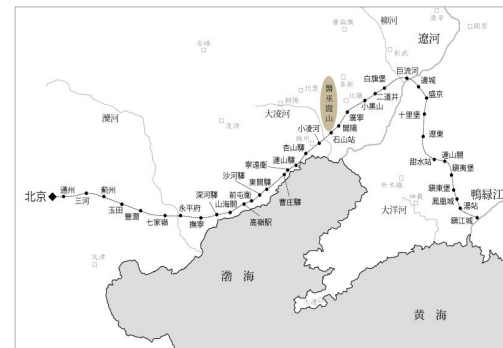


図6 清代の燕行ルート

京とを結ぶ陸路（燕行ルート）は、朝鮮中世において最も重要な国際幹線路だった。

元代にはこの間に駅伝（ジャムチ）が敷設され、高麗政府関係者の公用での往来に利用された。そのルートは鴨緑江下流部の義州から遼東の遼陽・瀋陽を経て、いったん遼西の懿州まで北上してからモンゴル高原の東南辺を西進し、燕山山脈を越えて大都へ南下する内陸ルートだった（図3）。これはジャムチが遊牧政権のもとで運営されたこと。また草原地帯にある夏の都（上都）へのアクセスにも利用されたことに関連するとみられる。

一方、高麗末期の文人官僚李穡が残した燕京紀行詩を検討することで、朝鮮半島～大都間には、鴨緑江河口部から遼東半島を縦断して遼河口方面に出て渤海湾岸を進み、北京へと西進する沿海部ルートも存在することが判明した（図4）。こちらは公用で用いられることもあるが、私用での利用に比重のある民間ルートだったとみられる。

明代に入ると、モンゴル・女真など北方民族との角逐のなかで内陸部を通過する駅伝が失われ、公的な交通にも渤海湾岸ルートが利用されることになり（図5）、清代に継承される（図6）。元代とは異なり、遼陽または瀋陽を経由するようになるが、これは明・清両王朝の遼東経営における中心拠点がこれらの都市だったことに関係する。

元以前の朝中間交通路については史料の制約が大きい。金代燕京（中都）へのアクセスにも渤海湾岸をたどるルートが利用されたとみられる。内陸ルートに関しては草原地帯にある遼の国都（上京）にアクセスするルートとの関連性も一部想定されるが、今のところ実情は不明である。

(4) 対日通交窓口の変遷

高麗は少なくとも11世紀までに金海を対日対応拠点として位置づけ、その地においた官衙（東南海船兵都部署、金州防禦使）を通じて日本との通商・通交を管理した（図7）。しかし13世紀後半、元の対日出兵に協力を余儀なくされるなか、対日拠点としての地位は軍事的目的のもとで、前線基地のおかれた合浦へと移ってゆく。その後も日本との緊張関係が続くなか、元のきもいりで鎮辺万戸府が設置された合浦を中心拠点として、南岸一帯の要所に警戒体制が形成された（図8）。それらの拠点立地の大枠は、14世紀後半の倭寇対策にもひきつがれたと考えられる。

朝鮮朝の建国後、日本との平和的な通交が本格的に回復すると、外交・通商の指定窓口港として新たに三浦（熊川齊浦、東萊釜山浦、蔚山塩浦）が成立するが（図9）、如上の摩擦と緊張の歴史をふまえ、国家の強い統制意思に裏打ちされた立地選択と運営方式がとられる。これは後に釜山湾一港の体制に縮小され、朝鮮後期に継承される。また対日警戒の一環として南岸一帯に各級の軍事拠点が整備されるが、その立地は13世紀後半に形成

された対日警戒網とも重なる部分大きい。換言すると、朝鮮朝における対日警戒体制の歴史的淵源は、その重要な一端が高麗後期までさかのぼるのである。

以上のような本研究の成果は、中世の朝鮮半島をめぐる国際交通の史的展開について、個別の事実関係を微視的なレベルで実証的に解明し、なおかつ全体像を総合したものとしては最初のものである。とりわけ関係地に対する悉皆的な現地調査をふまえた議論は他に類をみないものであり、生身の人間が物理的な距離を乗り越えて実践される国際交流の具体的現場を空間的に認識することの重要性を提示できたものとする。

今後は、このような交通条件がヒト・モノ・情報の動きをどのように規定し、外交・貿易・文化交流の展開にいかなる影響をあたえたのか、具体的に解明することが期待される。そしてこれを通じて前近代東アジアの国



図7 高麗前期の金海とその周辺



図8 高麗後期の合浦とその周辺

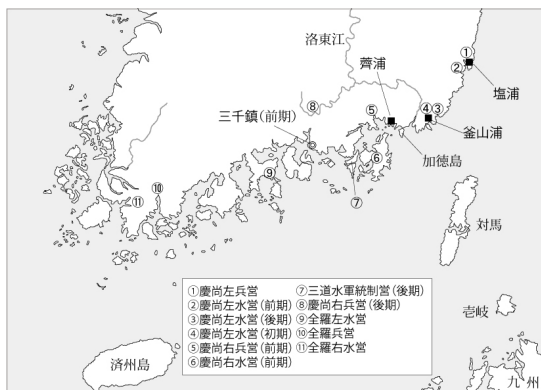


図9 朝鮮前期の三浦とその周辺

際関係を、活きた人間活動の場として、より立体的に把握、説明することが求められる。

5. 主な発表論文等

(研究代表者, 研究分担者及び連携研究者には下線)

[雑誌論文](計 2 件)

森平雅彦, 高麗・朝鮮時代における対日拠点の変遷: 事元期の対日警戒体制を軸として, 東洋文化研究所紀要, 査読無, 第 164 冊, 2013, pp.1-50

<http://hdl.handle.net/2261/55647>

森平雅彦, 牧隱 李穡 が 入元

: 高麗-大都

(牧隱李穡における二つの入元ルート: モンゴル時代の高麗-大都間の陸上交通), 震檀学報, 査読有, 第 114 輯, 2012, pp.163-206

[学会発表](計 8 件)

森平雅彦, 高麗・宋間における使船航路の選択とその背景, 朝鮮史研究会, 2014 年 3 月 15 日, 専修大学

森平雅彦,

(モンゴル時代の東アジア海域と朝鮮半島), 国際ワークショップ《朝鮮半島グローバルヒストリーの構築》, 2013 年 11 月 23 日, 高麗大学校(韓国)

森平雅彦, 甲戌・辛巳の役後における高麗の対日警戒体制とその拠点, 九州史学会シンポジウム《戦跡からみたモンゴル襲来: 東アジアから鷹島へ》, 2012 年 12 月 8 日, 九州大学

森平雅彦,

(中近世朝鮮半島の国際交通路探訪記), 高麗大学校 BK21 韓国史学教育研究団 2012 年海外碩学招聘講演, 2012 年 9 月 19 日, 高麗大学校(韓国)

森平雅彦, 朝鮮中・近世の国際関係と交通路, 国際ワークショップ《朝鮮半島グローバルヒストリーの構築》, 2012 年 6 月 23 日, 九州大学

森平雅彦, 忠清道沿海における宋使船の航路: 『高麗図経』の事例, 九州史学会, 2011 年 12 月 11 日, 九州大学

森平雅彦, が

(牧隱李穡の 2 つの入元ルート), 震檀学会国際シンポジウム《高麗後期東北亜交流 再照明》, 2011 年 8 月 25 日, 鷄龍山甲寺ユースホステル(韓国)

森平雅彦, 青磁がわたった海の道, 大阪市立東洋陶磁美術館・李秉昌博士記念公開講座《中世の沈没船の謎: 海底から現れた高麗青磁》, 2010 年 11 月 6 日, 大阪弁護士会館

[図書](計 4 件)

森平雅彦, 朝鮮中世燕行路資料集稿, JSPS 科研費補助金(若手研究 A)「中世朝鮮の国

際関係と陸海交通路」, 2014, 226p.

森平雅彦, 高麗・宋関係朝鮮史料集成稿, JSPS 科研費補助金(若手研究 A)「中世朝鮮の国際関係と陸海交通路」, 2014, 64p.

森平雅彦・村井章介・六反田豊・長森美信, 中近世の朝鮮半島と海域交流, 汲古書院, 2013, 441p.

羽田正・杉山清彦・中島楽章・藤田明良・森平雅彦ほか編著, 東アジア海域に漕ぎ出す 1: 海から見た歴史, 東京大学出版会, 2013, 289p.

[産業財産権]

出願状況(計 0 件)

名称:

発明者:

権利者:

種類:

番号:

出願年月日:

国内外の別:

取得状況(計 0 件)

名称:

発明者:

権利者:

種類:

番号:

取得年月日:

国内外の別:

[その他]

ホームページ等

6. 研究組織

(1) 研究代表者

森平 雅彦 (MORIHIRA MASAHIKO)

九州大学・大学院人文科学研究院・准教授
研究者番号: 50345245

(2) 研究分担者

()

研究者番号:

(3) 連携研究者

()

研究者番号: