

科学研究費助成事業 研究成果報告書

平成 28 年 6 月 16 日現在

機関番号：37503

研究種目：基盤研究(C) (一般)

研究期間：2013～2015

課題番号：25370930

研究課題名(和文) 朝鮮における古代道路の歴史地理学的復原に関する基礎的研究

研究課題名(英文) Basic historical geographical research on restoring Korean ancient road transportation.

研究代表者

轟 博志 (TODOROKI, Hiroshi)

立命館アジア太平洋大学・アジア太平洋学部・教授

研究者番号：80435172

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 2,900,000円

研究成果の概要(和文)：本研究は文献史学と考古学の分野で主に進められてきた、古代朝鮮における陸上交通路の復原について、20世紀の日本で行われてきたように、歴史地理学の立場から再検証し、さらに復原研究の前進を企図したものである。

主として新羅の事例を取り上げたが、三国時代(四方郵駅)と統一新羅(五通)において、双方の連続性を強く持ちつつも、異なる原理と路線数の道路体系が存在したこと、副都たる五小京の立地及び州郡県の領域設定は道路体系に強く規定されたこと、日本以上に中近世道路体系との連続性(路線・制度)が認められること等が明らかになった。

研究成果の概要(英文)： Restorations of land routes in ancient Korea have primarily been attempted through the fields of history and archaeology. This research sought to re-examine such restoration from the perspective of historical geography, as was done in 20th century Japan, and further advance restoration research.

The research mainly took up the example of Silla and found 1) the Three Kingdoms Period (four directional stations) and Unified Silla (five routes), while sharing a strong continuity, featured road systems with different principles and a different number of routes, 2) the road system had a significant influence in defining the location of the five regional cities and the administrative districts, and 3) compared to Japan, there was greater continuity in the road system from the ancient to the early modern age.

研究分野：歴史地理学

キーワード：九州五小京 新羅 五通 古代道路 三国時代 三国史記 歴史地理学 朝鮮

1. 研究開始当初の背景

韓国における前近代の道路交通史に関する研究は、主に歴史学と地理学の専攻者によって朝鮮王朝時代(近世)にほぼ集中して行われてきた。歴史学では趙炳魯(2002)等を中心に主に駅制や駅村社会など駅まつわる研究を軸として研究が行われ、地理学では歴史地理学の一環として、崔永俊(1990)等を中心に道路まつわる景観論および集落地理学的な研究が、近年活発化してきた。最近では中世にあたる高麗王朝時代についても、近世に比べると成果が多くないものの、朝鮮王朝の制度につながる駅制の発達過程(カン・ヨンチョル、1984)や北方防備と道路との関係(チョン・ヨグン、2008)などが論じられた。

また、古代にあたる統一新羅とそれ以前の道路に関しては、いまだ数えるほどの論考しか世に出ていない。ほとんどは統一新羅および三国時代の新羅に関するものであるが、首都王京(慶州)や大邱の都市内等で開発に伴い道路遺構の発掘がされたことから、考古学的な知見が得られるようになったため。従って現状として、研究の内容は遺跡の分析を主とした考古学的研究(パク・サンウン、2007等)と、史書に依拠して交通制度面を追求した文献史学的研究(ハン・ジョンフン、2006等)に二極分化している。

一方で、駅名や関門の位置、都城や地方都市の構造、峠の開削など道路の経路比定と直結する情報が断片的ながら得られているにも関わらず、都市間を結ぶ幹線道路の経路比定はほとんど行われていない。古道の復原は歴史学(文献) 歴史地理学(図上復原) 考古学(発掘)の分業体制において効果的に行われると考えるが、その中間に位置する歴史地理学分野の研究が全く進んでいないため、体系的な復原が機能していなかった。

2. 研究の目的

本課題は朝鮮における道路交通史研究の中で空白となっている、古代(統一新羅及びそれ以前)の道路に関する歴史地理学的な研究を行うものである。日本等外国の古代道路研究の手法と、研究代表者がこれまで行ってきた近世以降の朝鮮道路史研究の知見等を活用し、古代朝鮮における史料や歴史景観の残存状況に見合った歴史地理学的復原手法の開発 都城や地方都市を結ぶ幹線道路の経路復原を試行することで、以後の全国的な調査研究や考古学的調査への道を開くための「基礎研究」と位置付ける。

3. 研究の方法

本研究は大きく以下の三段階にわけ、それぞれ原則として年度別に実行された。

文献調査(平成25年度): 古文獻及び先行

研究の分析を通じて、古代道路の制度及び機能に関して整理し、マクロスケールの路線網について予察を行う。

地図調査(平成26年度): の成果と古地誌を用いて、まず「点」としての道路関連地名のマッピングを行う。次に古地図や地形図、地籍図を用いて大小スケールでの「線」の復原を行い、ミクロスケールの復原図を作成する。また空中写真を用いて、古道の遠隔探査と景観予察を行う。

現地調査と成果の整理(平成27年度): 事例を決めて現地の景観調査および聞き取り調査等を行い、復原図の確定と論文執筆等成果の整理・公開を行う。

4. 研究成果

4-1. 九州五小京に関する研究

道路体系と密接な関係にある九州五小京については、全地点を現地調査し、景観観察と資料収集、在地研究者との情報交換等を行った。その結果を事例研究二本(溟州および中原京)を発表した。

溟州に関する研究では、新羅時代の地方都市の立地と都市プランについて全体的な研究を行うに先立つものと位置付け、現在の江原道江陵市にあたる新羅時代の地方都市・溟州治所を事例として、治所の立地とその変遷について考察し、また部分的に都市の内部プランについても検討を試みた。その結果は以下の通りである。

<溟州研究(発表論文の)>

溟州治所に関連すると考えられる遺跡は、先行研究では江門洞土城、濊国古城、江陵邑城、溟州山城などが指摘されていた。このうち濊国古城に関しては、従来の位置復原が不十分なものであったため、地籍原図を基礎資料として比定作業をやり直した。その結果、従来の見解よりも東西方向に長く、江陵邑城とも繋がる、またはそれを包含する大規模な羅城を持っていたことが判明した。

都市プランとしては、城内には他の九州五小京でも確認された方格地割が明瞭に確認され、寺院も含めた計画都市として造成された事実が確認できた。また羅城は方格地割と同時にその後に、防衛上の目的から追設された可能性が高いことがわかった。都市の向きは官衙を起点に北東方向が想定され、その延長線上にある東海岸を首都との交通結節点として意識した都市計画が行われたと思われる。これは峻嶮な東海岸の地形的特徴から、駅路が本格的に整備される前には、あるいは後においても依然として、海路が主要な交通路であった可能性を表している。

溟州治所の立地変遷に関して、4~5世紀(征服地進出期)の海岸砂丘地帯)、6世紀~7世紀初頭(支配権確立期)の海岸後背

地帯、7世紀中葉～8世紀末（統治安定期）までの濊国古城期、8世紀末から新羅滅亡まで（豪族割拠期）の溟州山城期と、時系列とともに海岸から内陸へと移動したと考えられる。このように、新羅の征服地域においては、支配の浸透具合によって、段階を踏んで治所の立地・規模・形態が変化したと考えられる。

<中原京研究（発表論文の）>

この研究では、立地に関して論争が続いている新羅の副都である国原小京（中原京）の立地について、今まで研究に参加してこなかった歴史地理学の立場から検討を行った。特に国原小京では投稿時点ではなされていない近代の地籍原図を活用した微視的な分析も行った。導き出された結果は、大きく以下の三つに集約される。

まず巨視的に見た国原小京の立地であるが、首都王京（慶州）を基準として、三国時代末期に対立していた高句麗や唐、靺鞨といった北方勢力に対抗できるよう、南漢江の南側かつ小白山脈（白頭大幹）の北側、つまり現在の忠州市街地に立地し、有事の際の防戦や退却を容易にした。国原小京城の築造もそうした防衛思想の一環であったと思われる。そう考えると、羅城の痕跡が存在せず、南漢江の西北に位置する塔坪里説は、立地の合理性に欠けることとなり、むしろ高句麗時代の国原城に比定できよう。また阿尸村小京や新川州、南川州など国原小京に関連する州や小京の立地変遷は王京を中心とした放射状の線上を、当時の前線に影響されつつ行き来している。詳しくは別稿で検討するが、小京や州の立地を幹線道路の路線が相互に影響しあう関係であったことが想定される。以上の地理的關係は他の小京でも観察されることから、小京の共通の立地原理であった可能性が提起できる。

次に国原小京城の比定であるが、塔坪里では地籍原図にて都市城郭が検出されない反面、忠州市内では、多くの研究者が比定している逢峴城において、羅城の遺存地割と思われる区画が検出された。特に西北方向に向けて、太宰府における水城のような形態の平地城壁が検出されたことから、巨視的立地の項で指摘したことと同様に、北方勢力への備えとして羅城が建設されていたことが形態面から推定される。既存の研究では菱形の形態であったと言われていたが、近年における発掘調査の成果と、後述する方格地割との関係から、平野部のほぼ南端までを包む楕円形であった可能性が高く、大林山城や忠州山城と一体であった可能性が高まった。また単なる防御用の羅城としては明らかに大規模であるので、歴史記録との整合性を考えると、もともと国原小京設置時からあった京域を、羅唐戦争時に羅城で取り囲んだ可能性が高いと判断する。

先行研究が地形図で推定していた京域の方格地割は、今回地籍原図を使うことで、より詳細に明らかになった。特に東西五坊以上、南北十五坊以上が存在し、条坊数の均等性を考えたというより、条里のごとく平地部分を方格地割で埋めることを目的にした地割であると考えられる。地籍原図上発峙方面へ向かう道に接続している道路が基準線、かつ王京に続くメインストリートと考えられ、それは大林山の頂上を測量基準としたこと、またその影響で条坊が平行四辺形になっていることなどが明らかになった。さらに当時の官衙の所在は朝鮮王朝時代のそれと変わらず、その衙門からメインストリートが発していたと想定できた。

4 - 2 . 道路体系に関する研究

道路体系そのものに関しては、北海通に焦点を合わせた論文一本と、そこで得た知見をもとに五通全体の復原について仮説を提示した学会発表を行った。

<北海通研究（発表論文の）>

この研究では新羅の幹線陸上交通路である「五通」の一つで、炭項関門で渤海国の新羅道と接続する「北海通」の経路について、先行研究や文献資料、地図資料及び現地での景観調査に基づき、歴史地理学的な観点から考察した。その結果を簡潔にまとめると、以下のようになる。

北海通の経路について、先行研究では大別して 溟州經由説、 溟州・朔州經由複線説、 溟州經由から朔州經由への移動説の三説が並立し、論争が続いている状態であった。研究代表者は結果的に、これらのうちの説を敷衍したこととなった。即ち、朔州方面が高句麗と境を接し、境界線が絶えず動いていた七世紀中盤までは、先行して支配領域が北進していた東海岸の溟州經由が北海通であった。しかし溟州北方が靺鞨の侵入によって脅かされ、高句麗の衰微によって逆に内陸方面が安全になると、もともと基幹交通路として有利な線形を保てる朔州經由が北海通の本線となり、七世紀末に渤海国と国境を接するようになってからは、朔州經由が渤海新羅道との接続路線になった。これはこの時期に北小京が内陸の北原小京に移動したことや、州治や比列忽停の移動動線が専ら朔州街道沿いになっていることから傍証できる。

また、朔州や溟州の不自然な領域設定は、移設前と後の北海通の経路が影響していると考えられ、特に比列忽（朔庭郡）以北や竹嶺以南の地域が朔州の領域であることは、北海通が朔州經由であることを示しているし、王京北郊において溟州の領域が西に大きくせり出していることや、溟州唯一の十停たる伊火兮停の内陸よりの立地は、北海通の経路が内陸よりにシフトしたことを示すと考え

られる。

さらに 研究代表者が比定したルートが、首都の立地が全く異なるにもかかわらず、結果的に朝鮮王朝時代の幹線道路（大路）との重複が多い。また朝鮮王朝時代の駅や院が沿道に多く立地することは、朝鮮半島における陸上交通システムの、古代から近世にわたる連続性を思わせる。

<五通全体の研究（学会発表の）>

この研究では、今まで日韓の多くの歴史学者により経路復原が試みられたものの、史料の不足により諸説が交錯している新羅の駅路網について、先行研究及び研究代表者自身の事例研究(上記)の成果の土台に立ちつつ、研究代表者の専攻分野である歴史地理学の立場からの再検討を試みた。

研究代表者は、新羅の交通体系は全時代を通して五通であり続けたのではなく、五世紀末の「置四方郵駅」から三国統一にかけては、四方軍主へ向けた「四通時代」であり、統一以降は東海通を加えた「五通時代」として、時代区分に応じて変化したのではないかと考える。前者は戦闘を通じて領土を急速に拡張した時代であり、後者は渤海国と半島を分割しつつも、戦闘より内治が中心となった安定した時期であり、駅路網のもつ役割も自然と差異が出たであろう。

四通時代には四方軍主の所在地と前線に向けた交通路が整備され、五通時代には四通の遺産を引き継ぎつつ、九州五小京及び隣国を結ぶ交通路に変貌した。ただし州治も五小京も、駅路の経路が立地を規定したと考えられるので、小京の内陸への移動があった北海通を除き、四通時代とは大きな路線変更はなかったと考えられる。

今回は歴史地理学の手法を使ってマクロスケールでの経路比定を行ったが、史料が限定されている現状においては、これらはすべて仮説に過ぎない。今後は考古資料の増加を期待しつつも、今回の仮説を踏み台として、メソスケール及びミクロスケールでの復原を並行することで、仮説を補強する作業を続けてゆきたい。メソ・ミクロスケールでの復原にあたっては、特に朝鮮の駅制が、古代の体制を近世まで継承してきた事情を考慮すべきである。例えば十里ごとに塚を置き、三十里ごとに駅を置く制度や、駅馬の数を基準に駅路を大路・中路・小路に分ける制度など、古代東アジアにおいて共通であった制度が、朝鮮時代の法典（『経国大典』やその後続法典）にそのまま記され、一八九五年の駅制廃止まで運用されている。道路の線形も首都を中心とした直線状・放射状の路線であり、小さな郡県は經由せずに目的地へ直行するという、中央集権国家によく見られる線形が朝鮮王朝時代において確認されている。同じく中央集権的な専制国家であった新羅においても、道路の線形は似通っていたと考えられ

る。

事実 研究代表者の仮復原図は、実は朝鮮時代の地理誌や古地図に現れた駅路と重複する区間が多い。また新羅に起源を持ち、朝鮮時代まで継承された公設旅館である「院」の名称は、寺院によって運営された場合が多いことから仏教的な名称が多く、これらも新羅時代から継承されてきた可能性がある。従って、新羅の駅路に関する少ない史料を補うためには、後世の駅路に関する情報の活用が大きな鍵を握っていると 研究代表者は考えている。これは中世以降駅路の経路設定が大きく変わった日本とは事情を異にしている。今後はこの部分に関する研究を集中的に行う予定である。

4 - 3 . 積み残した課題

以上のように、本課題の終了時点では、本課題が当初企図した目的のうち、マクロスケールでの新羅の道路網の仮復原と、道路に関連付けての古代地方都市の立地及び内部構造に関する考察までを終了した。

一方で、地名と関連付けた調査や地籍原図を活用したミクロスケールの道路の図上復原などは、ごく一部で試行したのみに留まった。現地調査も道路跡を線でつなぐというよりは重要な「点」の訪問にとどまった。

これは、地名や地籍図を使ったミクロの悉皆調査について当初目論んだ以上の費用、時間及び人的資源が必要なことがわかったためである。言い換えれば、現地研究機関との連携研究が不可欠なのだ。

幸いにして本課題の後続課題として、「国際共同研究加速基金」の交付が内定したので、上記の積み残し課題に関しては、その中で韓国学中央研究院を連携研究機関として解決する予定である。

また高句麗や百済の道路についても、史料が比較的豊富な新羅の事例に集中することが先決と考えたため、ほとんど触れることができなかった。これらに関しても、新羅の研究で得た知見をもとに、別途研究を進めて行く考えである。

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3件)

轟博志、新羅における「北海通」経路の再検討、交通史研究、査読有、88巻、2016、25-45.

轟博志、新羅国原小京(中原京)の立地に関する歴史地理学的検討、立命館地理学、査読有、27巻、2015、5-21.

轟博志、古代朝鮮における地方都市の立地と都市プランに関する再検討、歴史地理学、査読有、56巻3号、2014、1-22.

〔学会発表〕(計1件)

轟博志、統一新羅時代「五通」の歴史地理学的再考、歴史地理学会 2016 年度大会、於城西大学(2016年6月4日)

〔図書〕(計0件)

〔産業財産権〕

出願状況(計 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 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

轟博志(Todoroki Hiroshi)

立命館アジア太平洋大学・アジア太平洋学部・教授

研究者番号：80435172

(2)研究分担者

()

研究者番号：

(3)連携研究者

()

研究者番号：