



朝鮮時代における邑と交通路の歴史地理学的考察

上島, 智史

(Citation)

兵庫地理, 58:25-35

(Issue Date)

2013-03-31

(Resource Type)

journal article

(Version)

Version of Record

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/90003261>



朝鮮時代における邑と交通路の歴史地理学的考察

上島 智史

1. はじめに

邑とは、朝鮮時代（1392-1910 年）初期に地方郡縣を統治する目的で設置された行政拠点である。各邑には中央より地方官¹⁾が派遣され、その中心部に官衙を造営することで、地方行政の機能を集約していった。邑は、規模、城壁の有無²⁾、立地、官衙配置などにおいて差異がみられ、全国的にも画一的な空間構造であるとは言い難い。だが、邑を構成する要素については、①行政官衙（東軒・官吏・郷庁）、②教育機関（郷校・書院）、③定期市場、④伝統的信仰対象（社稷堂・厲堂）、⑤邑集落（一般民家）の5つが一般的であると指摘されている³⁾。そのため、邑は地方の政治・経済・社会・文化の中核として発展しただけでなく、地域住民の生活の拠点でもあったため、人々にとって地域の象徴的な存在でもあった⁴⁾。

多くの邑は、日本統治時代（1910-1945 年）においても地方行政機関としての機能を維持しており、現代の地方都市の基盤となったものも少なくない。そのため、邑の空間構造については、歴史学・地理学のみならず、建築史学からも積極的に研究されてきた。先行研究は地方行政機関としての邑に限らず、邑のもつ多様な側面が分析され、研究蓄積は多岐にわたる。これらを研究視点によって整理すれば、3つに大別できる。

第1に、邑の空間構造に着目した研究が挙げられる。これは、邑を構成する官衙・城壁⁵⁾などの諸要素に着目し、その配置や形状などから邑の形態を分析する手法である。史料として、朝鮮時代に作成された邑誌や郡縣図が利用されてきたが、近年、日本統治時代に作成された地籍図を用いた邑城の景観復原が進捗してきており、復原手法についても徐々に定着しつつあると言える⁶⁾。

第2に、風水地理説の影響に着目した研究が挙げられる。都城が風水地理説に基づいて択地されたこ

とはよく知られているが、邑にも山や河川などによって囲まれ、外部とはやや遮断された地勢を良しとする風水地理説の影響がみられる⁷⁾。また、郡縣図には、邑の形態を忠実に描くより、むしろ風水地理説の文脈に沿って描くことを重視しており、当時の人々がもつ邑のイメージを検討する動きもみられる。

第3に、邑の社会空間に着目した研究が挙げられる。邑内の居住集団や居住形態については、邑誌などの地方誌にも記載は乏しく、不明瞭な点が多い。しかし、支配層である両班については周辺の農村に居住し、郷庁を媒介にすることで邑権に対して積極的な関与を示したことなど、邑治内の社会についても徐々に解明されつつある⁸⁾。

このように邑に関する研究は、マクロ・ミクロの両スケールより分析されており、考古学による発掘調査も含めると、個々の事例研究も一定の水準に達しつつある。しかし、邑の空間構造を検討しつつも、その変容についてはあまり論じられていない。また、変容に着目した研究も近代都市への変容を対象とする研究が多く⁹⁾、前近代における邑の変容について、体系的な研究はほとんどみられない。

また、邑と交通路の関係性についても言及した研究は乏しい¹⁰⁾。これは、朝鮮時代における交通路研究が邑研究と比べて、進捗していないことが影響している。邑と交通路については、邑城門の位置に風水地理説の影響がみられるだけでなく、甕城¹¹⁾などの軍事（防衛）的側面からも重要視されていた。また、交通路は定期市の開かれる場所でもあり、経済的な空間¹²⁾であったとも言える。そのため、邑の空間構造を論じる上で、交通路も重要な構成要素の1つとして検討するべきだと考える。

以上の問題点を踏まえ、本稿では朝鮮時代における邑の変容について整理した上で、邑と交通路の関係性について考察する。邑の領域性については、不明瞭な点が多いため¹³⁾、本稿では邑城を主な研究対

象とし、城壁によって圍繞された邑の中心地が、邑外の幹線路(大路)とどのように接続していたのか、また、官吏や外国使節の往来においてこれらの交通路がどのように利用されていたのかについても分析を試みる。この点を明確にするため、17世紀以降において日朝交流の窓口として機能した東萊邑城を個別事例としてとりあげる。

2. 朝鮮時代における邑の変容

2-1. 朝鮮時代前期における邑城の変容

朝鮮時代の地方行政は大きく八道に分けられていた(図1)。各邑は八道のいずれかに属しており、『世宗実録地理志』(1454年)、『新增東国輿地勝覧』(1530年)、『輿地圖書』(1757-65年)『増補文献備考』(1908年)などの地誌類にも邑は道別に記載されている。これらの地誌類をもとに道別の邑数を整理したものが表1である。

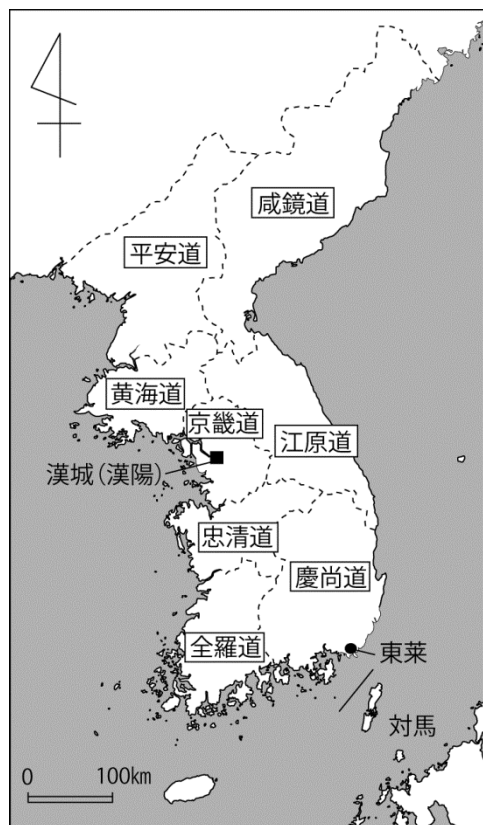


図1 朝鮮時代における行政区分

表1から、邑の総数は1454年に328ヶ所、1530年に331ヶ所、1757-65年・1908年に332ヶ所であったことが確認でき、朝鮮時代を通して330前後で推移したことがわかる¹⁴⁾。

邑には、防御施設としての山城が近隣に設置され

表1 邑および邑城の総数

	1454年		1530年		1757-65年		1908年	
	邑	邑城	邑	邑城	邑	邑城	邑	邑城
京畿道 ^{注)}	42	2	38	1	38	4	36	5
忠清道	55	13	54	16	51	13	54	13
慶尚道	65	21	66	30	71	35	71	29
全羅道	56	17	59	30	56	26	56	26
黄海道	23	5	24	5	23	4	23	4
江原道	21	6	26	9	28	0	26	1
平安道	47	14	42	16	42	13	42	13
咸鏡道	19	6	22	15	23	16	24	16
総計	328	84	331	122	332	111	332	103

注) 一般的に都城に分類される漢城府は除いた

ることが多かったため、邑を城壁で取り囲んだ邑城は、1454年に84ヶ所、1530年に122ヶ所、1757-65年に111ヶ所、1908年に103ヶ所にとどまる。そのため、邑城は邑の総数の約25~37%でしかなく、大半の邑には城壁がなかったと言える。

次に、邑城の分布を道別に見ていきたい。4つの時期ともに邑城は慶尚道・全羅道で多く、京畿道・江原道・黄海道では極端に少ないことがわかる。そのため、漢城(漢陽)を中心とする首都圏よりも周縁部において邑城が多いことがよく表れている。

また、時期別に見ていくと、邑の総数(郡縣数)はあまり変化していないが、邑城数には大きな変動がみられる。まず、1454年から1530年にかけて、邑城は38ヶ所も増加していることが確認できる。しかし、この期間の邑の総数には大きな変動がないことから、新たに邑城を設けたのではなく、既存の邑に城壁を備えさせたことが推測できる(1530年には邑城は全体の約11%を占める)。この期間、特に増加が顕著に表れたのは、慶尚道・全羅道・咸鏡道であり、南の倭寇、東北の女真に対する備えが求められたことから、これらの地域で城壁化が進んだと考えられている¹⁵⁾。また、太宗の治世(1400-1418年)において、山城を中心とした防御策(清野入堡)から海岸線(国境)に沿った防御策へと転換したことで、邑城の配置にもその影響がみられる¹⁶⁾。

この期間を含めた14世紀末~17世紀における邑城の変容を図示した(図2)。図2は、『世宗実録地理志』(1454年)、『新增東国輿地勝覧』(1530年)、『大東地志』(1862-1866年)『増補文献備考』(1908年)から、邑の城壁化(邑城の築城も含む)、邑城の修・改築についての記載を整理し、施工された年代

が明確な邑城（50 か所）を「大東輿地全図」（1860年代）に図示したものである。分析対象とした4つの地誌類には、高麗時代に城壁化した邑城の記載もみられたが、朝鮮時代における変容を検証するため、図2には反映させていない。まず、朝鮮王朝が建国した1392年から倭寇¹⁷⁾、文禄・慶長の役¹⁸⁾、丁卯・丙子胡乱¹⁹⁾などで国内が乱れた17世紀までの邑城の変容を見ていきたい。

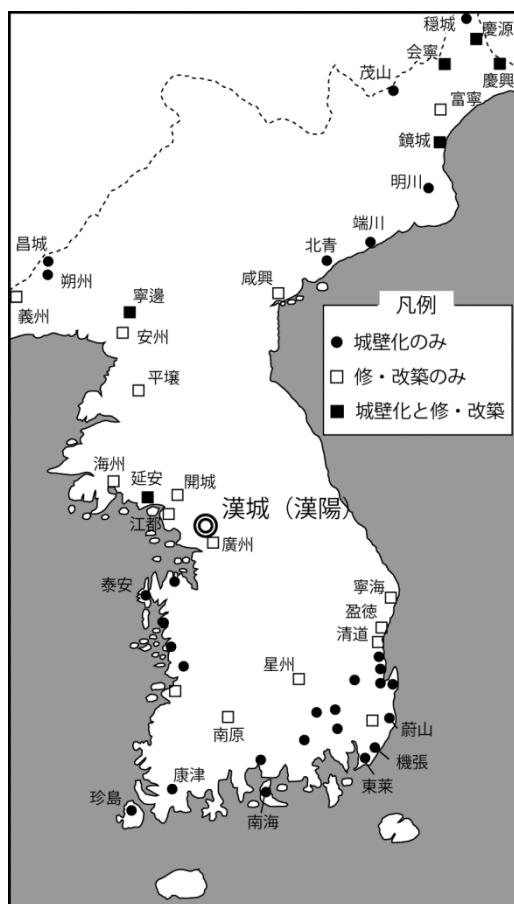


図2 14世紀末～17世紀における邑城の変容
「大東輿地全図」（1860年代）をもとに作成

地誌類から、城壁が新たに備えられた邑城（●）は28ヶ所、城壁の修・改築された邑城（□）は16ヶ所、城壁の築造および城壁の修・改築の両方を確認できた邑城（■）は6ヶ所確認できた。図2から、慶尚道・全羅道では海岸線一帯、咸鏡道では国境線沿いに多くの邑城が築城されており、国境線における防衛を意識した邑城であったと考えられる。特に、咸鏡道は千里長城²⁰⁾よりも北部に位置し、高麗時代より領土をめぐる争いが絶えない地域であった。朝鮮時代になっても戦いは継続し、成宗の治世（1469-1494年）において領土化が進められたことで、邑城の築城も増加したことが推測できる。しか

し、北西部の国境線にあたる平安道では、邑城の築城などの動きが咸鏡道ほど顕著に表れていない。表1より、平安道の邑城数は慶尚道・全羅道に次いで多く、『高麗史』からも安州・肅州・順川・平壤・熙川などの高麗時代に築城した邑城を確認できる。この地域は、かつての首都・開城と中国を結ぶルート上に位置しており、邑城も他地域より早い時期に整備されたため、朝鮮時代の地誌類には咸鏡道ほど顕著な変化が記載されなかったと推測できる。また、江原道の邑城も『高麗史』によれば、11世紀半ばにかけて邑城が7ヶ所（江陵・三陵・襄陽・杯城・高城・通川・蔚珍）設けられていたが、それらの邑城の変容に関する情報は地誌類には見られなかった。江原道の邑城は東海岸に立地することから、海防を目的に設置され、平安道と同様に早い段階で邑城の整備が行われていたと考えられる。

2-2. 朝鮮時代後期における邑城の変容

次に、18世紀以降における邑城の変容について検討してみたい。表1から、1530年の邑城数は122ヶ所であったが、1757-65年に111ヶ所、1908年には103ヶ所に減少していることが確認できる。そのため、16世紀～17世紀をピークにして邑城数は徐々に減少しはじめたと考えられる。特に、江原道での邑城の減少は顕著であり、『増補文献備考』にも「今廢」と記載された邑がいくつもみられる。一方、20世紀初めの江原道では、江陵のみが邑城としての機能を維持していたことが記されている。こうした邑城の減少は、17世紀中頃から近隣諸国との関係が安定したことで、外敵の脅威が少なくなり、邑城の城壁も次第に廃されるようになったと考えられている²¹⁾。一方、京畿道では5ヶ所（開城・江都・廣州・水原・喬桐）²²⁾に城壁が備わったことが確認できる。これは、英祖の治世（1724-1776年）において、都城への侵入を抑えるために交通路沿いの拠点を整備する方針へと転換したことが影響したことが指摘されている²³⁾。

この期間を含めた18世紀～19世紀における邑城の変容を図示した（図3）。図3は『輿地図書』、『大東地志』、『増補文献備考』に記載された邑城のうち、この期間に施工されたことが明確な邑城（14ヶ所）

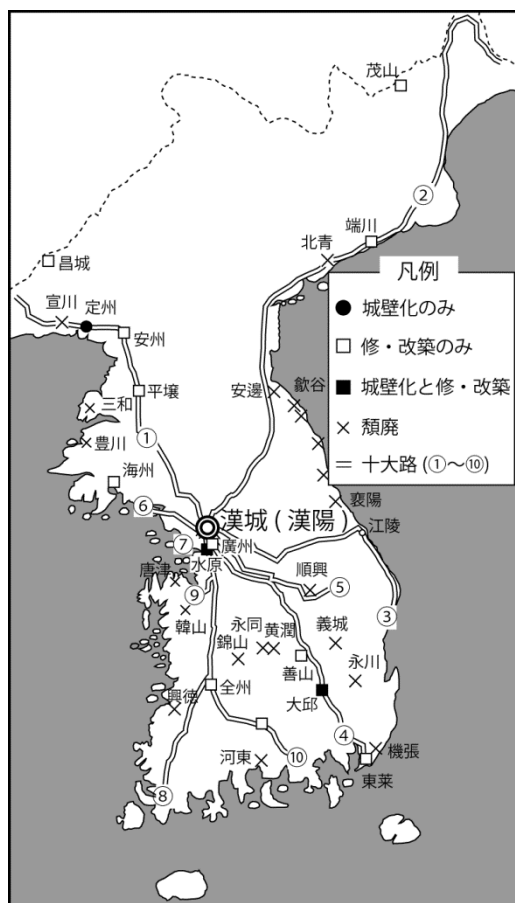


図3 18世紀～19世紀における邑城の変容
「大東輿地全図」(1860年代)をもとに作図

を表した。また、『輿地図書』・『増補文献備考』に「今廢」「今頽廢」と記載された邑城、さらに、『大東地志』に記載される幹線路の十大路についても図示した。『大東地志』には十大路を以下のように記している。

- ①西北至義州一大路、②東北至慶興二大路、
- ③東南至平海三大路、④東南至東萊四大路、
- ⑤東南至奉化五大路、⑥西至江華六大路、
- ⑦南至水原七大路、⑧南至海南八大路、
- ⑨西南至忠清水營九大路、⑩南至統營十大路

この十大路については、造営時期²⁴⁾、詳細なルートなどの記載情報がなく、当時の道路整備がどの程度、進んでいたのかも不明瞭である。また、『道路考』

(1770年)には六大路とあり、⑤・⑦・⑨・⑩の道路は記されていない。そのため、次第に幹線路が整備され、その数も増加したと推測されるが、朝鮮時代の交通路に関しては今後の研究が期待される。

地誌類から、18～19世紀に築城した邑城(●)は1ヶ所、修・改築がみられた邑城(□)は11ヶ所、城壁の築城および城壁の修・改築が両方みられた邑

城(■)は2ヶ所、時期は特定できないが1908年において城壁が頽廢した邑城(×)は21ヶ所が確認できた。

この期間に新たに城壁を施した邑城として、定州・水原・大邱が挙げられる。なかでも、水原の華城は正祖の治世(1777-1800年)において、世祖の父である莊獻世子の墓地を移し、その周囲に城壁・楼閣などを築いたもので、実学者・丁若鏞によって西洋の建築技術を導入するなど、近代都市の要素が含まれた邑城とされる。また、城壁で圍繞しつつ、華城内を⑧南至海南八大路が縦貫するなど、防御機能のみを重要視した邑城でなかったとされる。また、風水地理説からも水口²⁵⁾を開放するような道路形態であり、三南大路²⁶⁾の要衝に立地していることから、交通路を重要視したことが指摘されている²⁷⁾。また、大邱についても『輿地図書』に「嶺南要衝之地且設監營而無保障誠非備虞之道且由狀聞初築」とあり、嶺南地方の要衝であり、軍事的にも重要な位置にあることから築城したことがわかる。大邱では、1590年に日本からの侵略に備えて土壁を築いたが、戦乱で破壊されて以降、修復等は実施されなかったが、1736年に改めて城壁が設けられた。これは、監營が大邱に移転するなど、慶尚道の主要な邑として発展したことが影響したと考えられ、邑城内を縦貫していないが④東南至東萊四大路沿いに立地したことから、交通の要衝を意識していたと言える。

この他に、修・改築が実施された邑城にも交通路を意識したとみられる事例がある。図3から、修・改築の対象となった11ヶ所の邑城で、十大路沿いに立地する邑城は7ヶ所であることがわかる。逆に、修・改築の対象とはならず城壁が頽廢した21ヶ所の邑城のうち、十大路沿いに立地する邑城は宣言・北青の2ヶ所のみであった。このことから、十大路沿いの主要な邑城では、継続的に整備を実施していたことが推測できる。また、頽廢した邑城は海岸沿いと南部の内陸部に集中しており、これらは倭寇、文禄・慶長の役に備えて築城されたものが多いことから、海防としての城壁の必要性が徐々に薄れつつあったことを示している。

さらに、『新東国輿地勝覧』から邑格に着目してみると、修・改築の対象となった邑城 14 ヶ所のうち、下位の郡縣は 3 ヶ所（咸陽・端川・茂山）であることから、都護府以上に位置する邑城が修・改築の対象となることが多かったとも言える。これは、1728 年の李麟佐の乱²⁸⁾以後、山城による防衛体制を廃し、邑城の防御機能の充実が検討されたことに関係している。つまり、18 世紀以降の邑城は、外敵に対する防御機能を重視するのではなく、むしろ交通の要衝であり、地方の中核として機能する邑城に対して修・改築を積極的に実施していたと推測できる。朝鮮時代の邑城は、首善の地である漢城を模範としていたことは既に指摘されているが、この 18 世紀以降にみられる邑城の修・改築は、単なる防御機能の強化だけではなく、都城に似た空間構造を再現することで地方における権威の象徴を整備する意図があった可能性を指摘できる。

2-3. 邑城と交通路の関係性

17 世紀～19 世紀における邑城の変容は、十大路（以降、幹線路と称する）沿いに位置する邑城に多く表れていることから、邑城の変容については交通路との関連性を含めて検討する必要がある。

幹線路は水原を除いて、邑内を縦貫しておらず、一般的には図 4 のように接続路²⁹⁾によって邑内の交通路（以下、大路と称する）と繋がっていたと考えられている³⁰⁾。邑城の場合、城門は東西南北にそれぞれ設置されることが多く、大路は城内の官衙・客舎を中心に T 字型をとることが一般的であると考えられている。これは『世宗実録』に、「洞林照胆道路篇云、四神有交路者傷亡」³¹⁾、「地理道路書云、井字即子孫貧窮」³²⁾とあることから、都城内に十字路を設けることが好まなかったと指摘されており、邑城にもその思想が反映された可能性は高いと推測される。

朝鮮時代の交通路は、近代以降の急速な都市化と新作路の開鑿にともなって、主要路としての機能を喪失したものも多く、それらを朝鮮総督府が作製した地形図だけで判読することは困難である。そのため、間接的ではあるが、邑城に設けられた城門数から大路の形状を検討する。

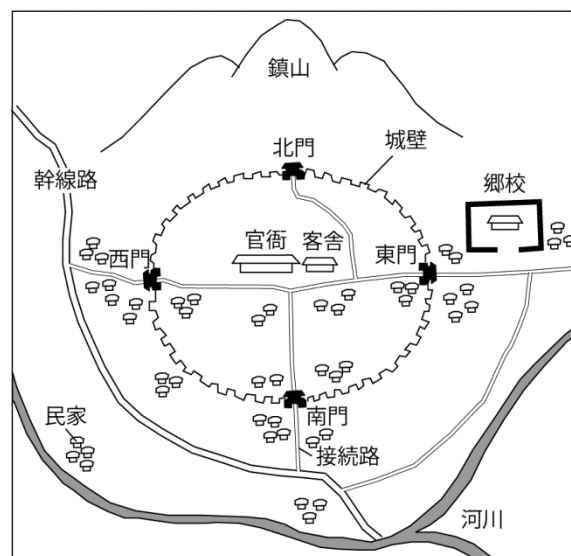


図 4 朝鮮時代における邑城の模式図
李相株 (1983) p. 196 を一部修正

表 2 は、「海東地図」（18 世紀中頃）にみられる邑城の城門数を整理したものである。「海東地図」は都城と全国の邑 331 ヶ所を描いた 18 世紀中頃の絵図である。この絵図は各邑を 1 点ずつ描いており、朝鮮時代に作成された郡縣図と同様に風水地理説に基づいた描写³³⁾ではあるが、周辺の山城・鎮・水營などの軍事拠点、地形や交通路なども描いていることが特徴として挙げられる。また、戸数、官吏数、隣接する邑までの距離、城壁の有無および城壁の長さなど、数値情報についても記しており、当時の邑に関する情報が得られる貴重な史料と言える。

表 2 から、4 門を設置する邑城が 36 ヶ所と最も多く、3 門が 33 ヶ所、2 門が 17 ヶ所、1 門が 9 ヶ所の順になっている。東萊や大邱などのように、絵図には城壁は描かれていないが³⁴⁾、絵図外に「○○邑 城郭周△尺」の記載があるものは城門数が特定できないため、不明に分類した。邑城の城門は 4 門である

表 2 「海東地図」にみる邑城の城門数

	邑数	邑城	城門数				
			4門	3門	2門	1門	不明
京畿道	39	4	3	1	—	—	—
忠清道	53	13	7	3	2	1	—
慶尚道	71	32	9	9	7	2	5
全羅道	54	26	8	10	3	4	1
黄海道	23	5	2	2	—	1	—
江原道	26	7	—	—	3	1	3
咸鏡道	23	18	4	—	1	—	13
平安道	42	12	3	8	1	—	—
計	331	117	36	33	17	9	22

注) 邑城数には添え書きにより邑城と判断できるものも含めた

ことが一般的とされてきたが³⁵⁾、3 門の邑城も多く

存在したことがわかる。道別にみても、4門の邑城が過半数となっているのは、京畿道と忠清道のみであり、全羅道と平安道では3門の邑城の方が多い。邑城の城壁は山の稜線に沿って築かれることが多いため、城門が平地に設置されるとは限らない。そのため、鎮山が北にある場合、北門を設置しない邑城も多く、地形的かつ風水的な理由から3門を選択したと考えられる。

城門数から邑内の大路を直接検討することはできないが、大路の形状について可能性を提示することはできる。つまり、城門が4ヶ所もしくは3ヶ所である場合、大路の形状はT字型・L字型・I字型が考えられ、城門が2ヶ所もしくは1ヶ所である場合は、L字型・I字型の形状しかとれない。そのため、大路がT字型となりえた邑城は、69ヶ所と大部分を占めていたことがわかる。実際に、T字型の大路を整備した邑城数は明確ではないが、十字路を避ける以上、T字路となる邑城は多かったと考えられる。

また、「海東地図」の分析を通じて、南門を設置する邑城が多いこともわかった。管見の限りでは、明らかに南門の無い邑城は3ヶ所、不明瞭なものを含めても25ヶ所以下でしかない。漢城では、『国朝宝鑑』に「名午門曰正門、天子諸侯其勢雖殊、然其南面出治則皆本乎正、蓋其里一也」³⁶⁾として南門が正門とみなされており、使節の往来、国王の葬送儀礼などのイベントにおいて、南門が利用された。実際、中国使節の往来において「而自上祇迎於闕門外、則自慕華館由崇禮門、至昌德宮洞口龍馬之亭後…」³⁷⁾と『光海君日記』にあり、崇禮門（南大門）より出入りしていたことがわかる。こうした南門を正門とする思想は、各地の邑城にも反映されたと考えられ、中央から各邑へ官吏が派遣された場合においても最短距離に位置する門から邑城に入らず、南門から入城した事例も報告されている。そのため、使節の応接などの正式なルートは、幹線路-接続路-南門-（邑内）大路-客舎であったとされる³⁸⁾。南門の設置は地形的・風水地理的な条件に影響するため、必ずしも南門が正門とは限らないが、漢城を模範として鎮山を北に設定する邑城が多いため、正門が南に位置することは多かったと考えられる。

3. 東萊邑城にみる邑城と交通路の関係性

3-1. 東萊邑城の概要

東萊邑城の景観については、金基赫（2002）によって地籍図を用いた詳細な研究がみられる。主に、日本統治時代における邑の城壁撤去がどのような意味を有していたのかを検証しているが、邑城内外における官衙・客舎などの配置や居住者と戸数についても史料を用いて分析している。しかし、邑城と交通路の関係について触れていないため、人々の往来がどのような空間において行われていたのかは明らかでない。そのため、本章では邑城内外の空間構造について再検討し、周辺の交通路を含めた東萊邑城の景観復原を試みる。

東萊は、朝鮮半島の南東部、現在の釜山広域市東萊区に位置した邑である。東萊の領域には、日本との国境も含まれており、海防の要衝地だけでなく、対日交渉の窓口としても機能していた。そのため、南部の海岸沿いに釜山倭館が造営されるなど、古くから対馬人を中心に往来が盛んであった。

東萊には、高麗時代より邑城があったとみられ、初期の位置は水宮区の海岸沿いであったが、高麗時代末に内陸部の現在の位置に移転している。朝鮮時代の初期は東萊縣であったが、1547年に都護府へ昇格し、その後も高位の邑格を維持している。移転後は、かつての跡地に慶尚道左水宮が設けられるなど、海防のための軍事機能が強化されており、文禄・慶長の役では釜山镇城とともに日本軍の初期の攻撃目標となった。

図5は、20世紀初頭における東萊郡周辺の地形図である。朝鮮時代の東萊邑城は、馬鞍山の南西部に形成されていた。風水的な観相については、北の輪山が鎮山、馬鞍山を主山とし、馬鞍山の尾根は内水龍・内白虎として中心部にある官衙・客舎を取り囲んでいる。西には温泉川が南流しており、典型的な蔵風得水³⁹⁾の立地であったことがわかる。また、北の鎮山に対して、南の案山として弄朱山はあったとされるが、地形図では警察署となっており、確認できない。また、城壁についても1925年の市区改正事業によって撤去されており地形図では確認できない

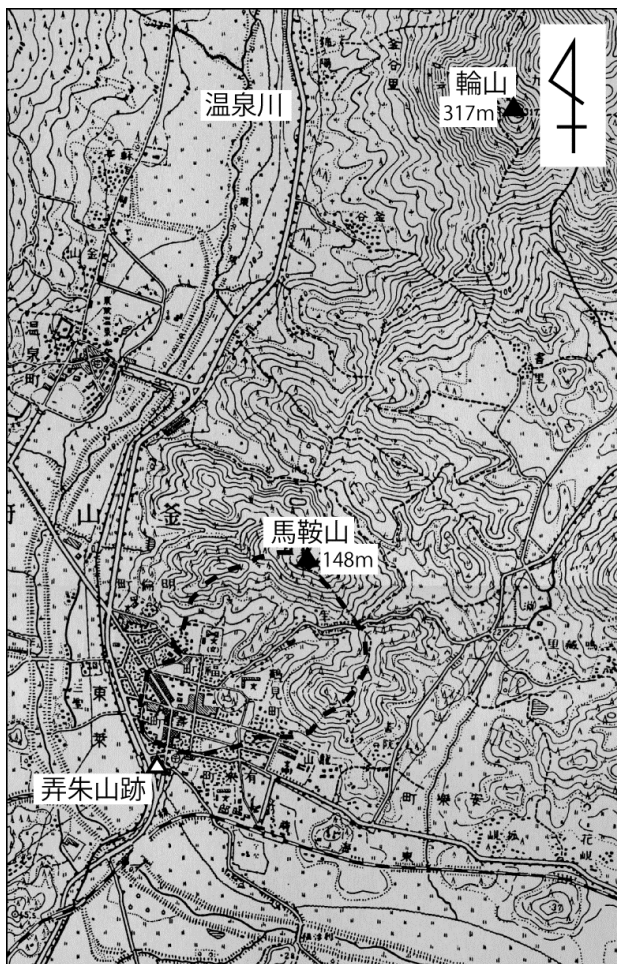


図5 20世紀初頭における東萊周辺の地形
1/25000地形図（1943年測図）をもとに作図

が、城壁跡を道路、丘陵部における尾根より推定できる。

3-2. 絵図にみる交通路と空間性

図6は、1872年の「郡縣地図」東萊府地図の一部である。中心に描かれる官衙などの建物を取り囲むようにして城壁をめぐるさせているのがよくわかる。城壁については『東萊府誌』（1740年）に「石築周三千九十尺内有六井万曆壬辰倭乱頽圯」とあり、文祿・慶長の役において城壁が破損したことがわかる。また、「肅宗戊子府使韓配夏重建」とあることから1708年に再建され、『増補文献備考』には「英祖七年拓其舊址而稍廣之改築、周一萬七千二百九十一尺高十七尺」として1731年に大規模な修築を実施していることがわかる。そのため、18世紀以降の全国の主要な邑城で実施された修・改築の1例であったと考えられる。

城門については、図6に大門が4ヶ所、小門が2ヶ所描かれている。各門には甕城が描かれており、

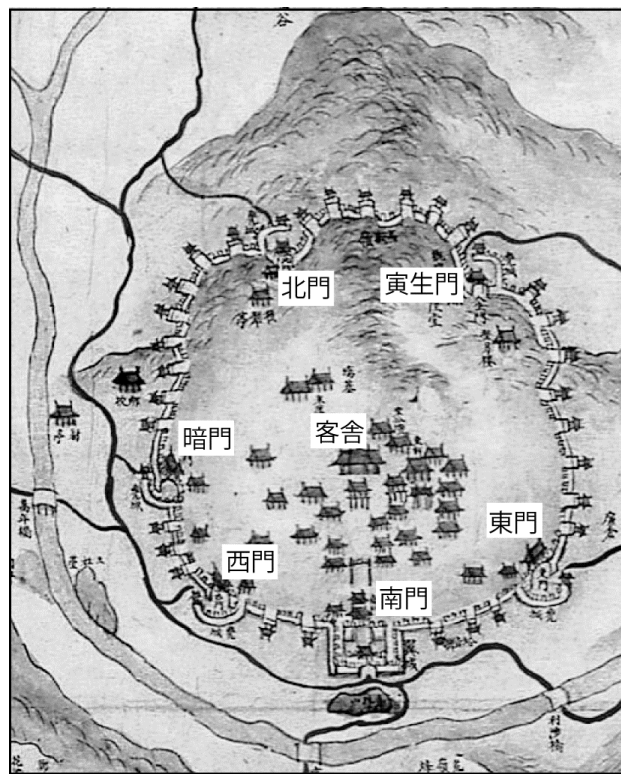


図6 「郡縣地図」（1872年）にみる邑城と交通路
『釜山古地図』所収図をもとに作成

南門のみ「翼城」と記されている。『東萊府誌』に「無憂楼 二層閣三間即南門也」とあることから、他の門とは構造が異なり、絵図にも南門のみ二重の城門ごとく描かれている。南門外には弄朱山が描かれており、『東萊府誌』に「弄朱山…上有竹林」とあることから、水口を鎖すことを意識した南門の配置からも、正門であったと考えられる。

「郡縣地図」には、邑城内の大路は描かれていないが、周辺の幹線路と接続路を描いていることが特徴として挙げられる。東萊は十大路の1つで「東南至東萊四大路」の終着点に位置し、幹線路は邑城の北西部より温泉川に沿って邑城を周回するようにある。北門・暗門・西門などの城門と幹線路の間には接続路が設けられており、一般的な邑城と接続路の形態を示していると言える。

主要な官衙の数や配置については、既に김기혁によって検討されているため、その成果に基づき、空間構造を整理してみたい。邑城内の様子は18世紀に描かれた「東萊府接倭使図」に詳しく描かれている（図7）。まず、使節の往来などで利用され、儀式的な空間として機能した客舎は邑城の中央に位置していることがわかる。客舎には朝鮮国王を象徴する殿

牌が安置されており、国王の権力を象徴する重要な建物であったと考えられている。『東萊府誌』によると、客舎は蓬萊館（周囲 39 尺）が中心建造物となっており、そこより北側には官廳や軍器庫の倉庫群が位置している。客舎と南門をつなぐ大路には、(A) 忠信堂・緩帶軒・芙蓉堂などの政庁もしくは客舎、(B) 工房・作廳・都訓導廳などの政庁および工房、(C) 郷庁・貿易廳・中軍廳などの郷庁および軍官庁の建物が集まっており、図 7 からこの大路沿いには多くの官庁が建てられていたと推測できる。また、西門に近い (D) では、補役廳・司倉などの倉庫もしくはそれを管理する官庁があったとされる⁴⁰⁾。

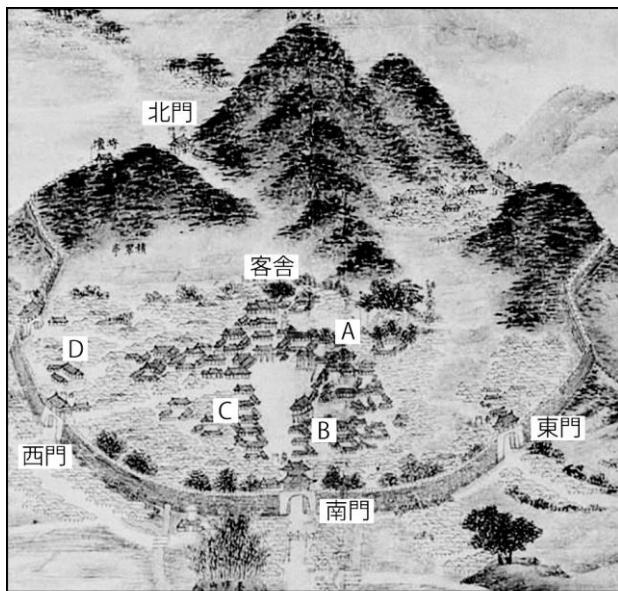


図 7 「東萊府使接倭使図」（18世紀）にみる東萊邑城
『釜山古地図』所収図をもとに作成

『東萊府誌』には、邑城内の主要建造物について造営年代と修・改築を実施した年代が明記されているものが 46 点存在する。この中で、16 世紀以前に建造されたものは公須廳と靖遠樓の 2 軒のみであり、特に靖遠樓は「壬辰兵燹頽廢」と記されていることから、他にも多くの建物が文禄・慶長の役で頽廢したと考えられる。その後、17 世紀前半に 15 軒、17 世紀後半に 14 軒、18 世紀前半に 5 軒の建造物を新たに設けており、新築数は徐々に減少していることがわかる。また、修・改築を行った建造物は、17 世紀前半が 6 軒、17 世紀後半が 9 軒、18 世紀前半が 19 軒と増加している。そのため、18 世紀を境にして既存の建造物に対する増築を重視するようになったことがわかる。

3-3. 地籍図を用いた東萊邑城の復原

絵図は風水地理説の文脈に沿って描かれることが多く、現実の邑城を精密に描いているとは言い難い。そのため、日本統治時代に作成された 1/1200 の地籍図⁴¹⁾をもとに復原図を作成した（図 8）。

交通路については、幹線路が城壁のすぐ近くを通るため、接続路が極めて短かったことがわかる。また、1731 年以降の城壁拡張工事でも、水原のように幹線路を邑城内に引き入れることは憚られたと考えられる。邑内の大路については、南門-客舎間、西門-客舎間が直線的な道路形態であったことも確認できる。これは、地形が大きく影響したと考えられ、東門-客舎間では丘陵地のため、直線とはなっていない。北門へのルートは北東部の丘陵地を登るだけでなく、客舎のある中心部から北門までの距離があまりにも離れているため、他 3 門と比べて主要な交通路ではなかったと推測できる。東萊邑城でも、大路は T 字型の交差となっており、十字型の交差を避けようとした意図がみられる。

東萊邑城には、中央からの官吏だけでなく、日本（対馬・倭館）からの使節、日本に向かう朝鮮通信使が滞在するなど、使節往来の多い邑の 1 つであったと言える。特に、朝鮮通信使については、17 世紀以降は全 12 回派遣されており、使節の構成員が 300 名を超えていたことがよく知られる。

朝鮮通信使は漢城を出発後、慶州、東萊を経由して釜山鎮城より日本に向けて出帆している。大規模な使節団であるため、ルートは陸路の十大路とは異なり、一部区間で水路を利用している。朝鮮通信使の日記にも東に位置する機張より東萊に移動してきたことが記されている。そのため、東萊邑城には、図 8 の南東部へと延びる道を通して東門の手前まで進み、東門-南門間は城壁沿いの道を移動し、南門より入城したと推測できる。

東萊邑城における朝鮮通信使の滞在について、『東槎録』（1682 年）に「(五月) 二十五日晴。留萊館(客舎)。…食後三堂上與兩上判事、偕就倭館。…旦暮罷還萊館。」とあり、客舎にて滞在したことがわかる。また、『東槎日録』（1682 年）に「二十六日癸酉陰雨。中火(昼食)後冒雨離發。而使臣以下具公服儀仗動

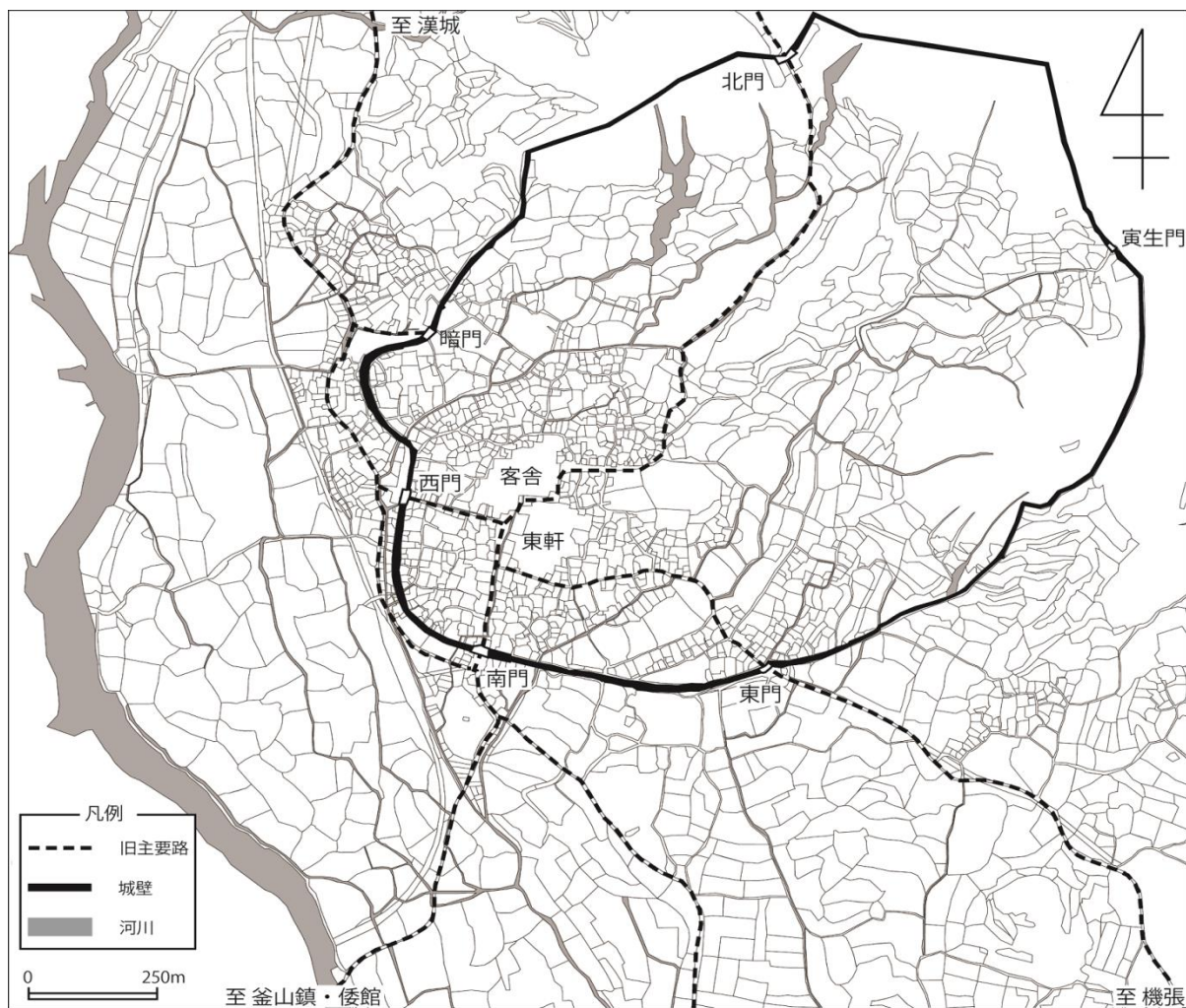


図8 20世紀初頭における東萊邑城跡
地籍図（1912年測量）をもとに作図

樂而行。一路觀者如聚市場。而多有裹糧（弁当）而來者云。至釜山祇迎肅拜之禮如昨日矣…。」とあり、翌日に服装を整え、音楽を奏でながら港である釜山鎮城に移動したことがわかる。この一行を見るために弁当を持参してする人も多くいたことも記されており、朝鮮通信使が朝鮮半島においても見世物としての一面を有していたと推測できる。人々がどこで朝鮮通信使一行を見ていたのかは、具体的に記されていないが、邑城外の交通路だけではなく、邑城内の大路においても見物人が集まっていたと考えられる。「如聚市場」と表現しているが、人々が集まれるような広い空間では定期市が開かれていることが多く、『林園十六志』（19世紀）「東萊又府内場在官門外二七日設…」とあることから、客舎・東軒前の空間に見物人が集まっていたのではないかと推測できる。

4. おわりに

本稿では、朝鮮時代における邑城の変容と交通路について分析した。

全国的に邑城が造営されたのは、倭寇・女真族などの外敵に対する備えが求められた16世紀までに多く、それ以降は対外関係の安定化にともなって、防御機能としての邑城は海岸部を中心に徐々に廃れる傾向があることがわかった。一方で、18世紀以降も城壁の修・改築などの整備を行ってきた邑城は、十大路沿いもしくは各道の主要な邑城に集中することから、交通の要衝に対する防衛だけでなく、地方行政機関の拠点としての邑城を拡張したと考えられる。

実際、慶尚道の重要拠点である東萊邑城においても、18世紀に大規模な城壁の改修工事を実施しつつ、邑城内の建物についても度々、改築を行ったことが史料から判明した。また、東萊邑城の空間構造は東

西南北に城門を備えつつも、邑内では交通路が十字路とならないようにされており、客舎・東軒を中心にして正門である南門までの間に官舎を集中させるなど、伝統的な邑城の形態であったと考えられる。

しかし、東萊邑城は、中央との関係だけでなく、対日関係の窓口としての機能を有していたことから、使節団の往来が多くみられた邑城の 1 つと言える。朝鮮通信使の往来において、一行を見物するために多くの人が集まったことから、交通路には市場などの日常生活の空間としてだけでなく、非日常の空間でもあったことがわかった。

中央からの官吏・朝鮮通信使などの使節が東萊邑城へ入出城する時は、最短距とはならない南門を利用したことからも、都城である漢城での空間認識を地方邑城でも適用する意思があったと考えられる。そのため、18 世紀以降に多く見られる邑城の修・改築においてもこうした意識が作用し、城壁も単なる防御機能としての構築物ではなく、中央の威厳を人々に示し、地方行政の象徴としての邑城へと認識が改められたのではないかと推察した。

本研究では、東萊邑城を一事例としてとりあげたが、邑城の全国的な変容をより詳細に把握するためには、個々の事例研究をより詳細に行う必要があるだろう。邑城と交通路の関係についても未解明な点も多いことから、今後も継続的に現地調査を実施することが重要であると考え。これらについては今後の課題としたい。

付記

本稿は、2013 年 3 月に神戸大学大学院人文学研究科に提出した博士論文『近世日朝交流における都市と交通路の比較研究』第 4 章「朝鮮時代における邑と交通路」を修正したものである。また、本稿作成にあたり、奈良大学の山田正浩教から貴重なご助言をいただきました。記して御礼申し上げます。

1) 派遣される地方官の品格によって、邑格も変化する。府・大都護府・牧・都護府・郡・縣の順に邑格が高い。邑格は常に一定ではなく、時期によって邑格の昇降がみられる。

- 2) 城壁のある邑を一般的に邑城と呼称する。
- 3) 山田正浩(2013)：朝鮮時代の邑城について，奈良大学紀要 41，pp. 139-159.
- 4) 金徳鉉(2001)ほか：慶尚道邑治の歴史的景観調査研究（韓文），大韓地理学会春季学術大会要約集，pp. 91-98.
- 5) 矢守一彦(1970)：『都市プランの研究－変容系列と空間構成』，大明堂，pp. 216-243.
- 6) 崔元碩(2005)：地籍原図を活用した邑城空間の歴史地理的復原（韓文），文化歴史地理 17-2，pp. 1-19. など。
- 7) 澁谷鎮明(1991)：李朝邑集落にみる風水地理説の影響，人文地理 43-1，pp. 5-25.
- 8) 金炫榮(2005)ほか：『東アジア近世都市における社会的結合：諸身分・諸階層の存在形態』，清文堂出版，pp. 169-193.
- 9) 李琦錫(1968)：舊邑聚落に関する研究（韓文），地理学 3-1，pp. 31-44.
- 10) 轟博志(2013)：『朝鮮王朝の街道』，古今書院，pp. 113-141.
- 11) 甕城とは、正門となる城門の外を二重（もしくは三重）にめぐらせた防御壁や小堡を指す。北京や西安などの中国の都城においてよくみられ、朝鮮の甕城は半円形であることが多い。
- 12) 四方博の論文において引用された『韓国総覧』（明治 40 年）によれば、「元来韓国ニハ京城、平壤、大邱、晋州、公州、其他二、三屈指ノ都邑ヲ除ク外、常時店舗ヲ設ケタル小売業者ナク…（以下略）。」とあり、多くの邑治では定期市に依存していたことが推測される。
- 13) 轟博志（2005）：朝鮮時代邑治の領域性に関する一考察－慶尚道を事例に－（韓文），地理学研究 39-1，pp. 95-119.
- 14) 太宗の治世（1400-1418 年）において、邑数は約 360 ヶ所であったが、その後は約 330 ヶ所で推移している。
- 15) 柳在春(1999)：『近世韓日城郭の比較研究』（韓文），國學資料院，pp. 26-49.
- 16) 沈正輔(1995)：『韓国邑城の研究－忠南地方を中心に－』（韓文），学研文化社，pp. 346-350.
- 17) 倭寇は 13 世紀から活発化したとみられているが、1588 年に豊臣秀吉による倭寇取締令が出されたことで終息にむかったとされる。
- 18) 1592 年よりはじまる文禄・慶長の役を韓国では壬辰倭乱・丁酉再乱と呼称する。
- 19) 女真族が 2 度にわたって領内に侵入した争い。1636 年の丙子胡乱では侵入した清朝によって朝鮮半島は制圧されている。それ以後、朝鮮王朝は清朝の冊封体制下に組み込まれた。
- 20) 千里長城とは、1033-1044 年に遼の侵入を防ぐために設置された長城である。
- 21) 前掲注 3) pp. 144-149.

22) 開城・江都・廣州・水原については、都城・山城として分類されることもあるが、本稿では邑城とみなした。

23) 金炳周(2010)：朝鮮の大路と邑治の連結関係に関する研究-朴定陽の『曝曬日記』(1871年)を通して-，日本建築学会計画系論文集 648，pp. 487-493.

24) 造営年代が明確な道路は、⑦南至水原七大路(1794-1795)のみである。

25) 風水用語で、村落や邑治領域の内から外への水の出口を指す。気が流出するため、水口は遮蔽されることが好まれ、交通路についても同様に考えられている。

26) 忠清道・慶尚道・全羅道の三南地方につながる幹線道路を指す。漢城からは一本の道路であるが、水原以南において三路に分岐する。

27) 前掲注 23)

28) 少論・南人などの一部過激派が英祖の王位に異を唱え、決起した反乱。

29) 史料では用いられていない語ではあるが、金炳周が幹線道路と大路を結ぶ支線を「接続路」と表現しているため、本稿でもそれに従いたい。

30) 前掲注 23)

31) 『世宗実録』巻 61，1433 年 7 月 22 日条。

32) 『世宗実録』巻 121，1448 年 7 月 24 日条。

33) 邑において重要な鎮山の位置(方位)とその稜線については風水地理的な文脈に沿って描かれている。

34) 東萊と大邱では、18 世紀中頃において大規模な城壁の修・改築が実施されており、それが絵図作成にも影響した可能性がある。

35) 暗門などの小門も設置されるが、「海東地図」にも小門が描かれることは少ないため、大路と接続する大門のみを対象としたい。

36) 『国朝宝鑑』巻 1，太祖朝・乙亥条。

37) 『光海君日記』巻 78，1614 年 5 月 11 日条。

38) 前掲注 23)

39) 北側の背山とその尾根が邑を取り囲み、邑の前面を河川が流れる地形を蔵風得水と呼称する。生気の流出を防ぐ山と、その流れを留める河川が必要となる。

40) 金基赫(2002)：朝鮮-日帝強占期東萊邑城景観変化研究(韓文)，大韓地理学会誌 37-4，大韓地理学会，pp. 317-336.

41) 釜山府については、1912 年に測量された地籍図(地籍原図)が政府資料保管所において保管されている。

参考文献

弘文館(1908)：『増補文献備考』，京城印刷局。

朝鮮古書刊行会編(1912)：『東国輿地勝覧』，朝鮮古書刊行会。

亜細亜文化社編(1976)：『大東地志』，亜細亜文化社。

矢守一彦(1970)：『都市プランの研究-変容系列と空間構成』，大明堂。

金容稷ほか編(1982)：『全國地理志』，亜細亜文化社。

李相楮(1983)：『朝鮮中期の邑城に関する研究』(韓文)，ソウル大学校土木工学科都市工学専攻修士論文。

韓永愚(1995)：『海東地図』，ソウル大学校圭章閣。

沈正輔(1995)：『韓国邑城の研究-忠南地方を中心に-』(韓文)，学研文化社。

東萊区誌編纂委員会(1995)：『東萊府誌』，釜山広域市東萊区。

朝鮮半島地図資料研究会編：『朝鮮半島地図集成』，霞ヶ関出版。

柳在春(1999)：『近世韓日城郭の比較研究』(韓文)，國學資料院。

保景文化社編(2003)：『林園十六志』，保景文化社。

金炫榮(2005)ほか：『東アジア近世都市における社会的結合：諸身分・諸階層の存在形態』，清文堂出版。

金基赫ほか編(2008)：『釜山古地図』，釜山広域市。

轟博志(2013)：『朝鮮王朝の街道』，古今書院。

(うえしま さとし・神戸大学大学院人文学研究科)