

## 朝鮮王朝時代の陸上交通路に対する歴史地理学的復原手法

轟 博 志 \*

### I. はじめに

朝鮮王朝時代における古道の研究は、近年になって活発化し、朝鮮王朝時代<sup>1)</sup>を中心としてその歴史的・地理的意味を問う研究が多く発表された<sup>2)</sup>。歴史地理学の分野においても、景観論的アプローチ、文化論的アプローチ、集落地理学的アプローチなど、様々な視座からの研究が進んだ。しかしながら本来これらの研究に活用するデータベースとして、先立って行われるべき、古道そのものの網羅的な経路比定や景観復原作業は行われておらず、またその指針となるべき復原手法についても、開発されていない。個々の研究者が自身の研究テーマに合わせた技術を持ち合わせてはいても、少なくとも学術研究の場では、体系的に公開されていない。

当時の交通路の復原手法については、陸路よりもむしろ海路や河川水運において成果があった。長森<sup>3)</sup>は『道路考』を基準史料として、沿岸海路の比定手法を開発し、金在完<sup>4)</sup>は復原手法の開発が目的ではないものの、洛東江の水運研究において寄港地の比定に必要な、史料と分析手法に言及している。水路の場合立地比定の対象は寄港地や早瀬といった

「点」が中心となるので、歴史地名比定が可能な史料があれば復原は比較的容易である。

一方陸上交通路の場合は、宿駅や峠などの「点」のみならず、道路という「線」の形も忠実に再現することが求められるため、陸路ならではの復原手法が必要となってくる。また朝鮮王朝時代の場合、水路に関するものと異なり陸路交通網に関する史料は多岐にわたるため、どの史料を基準史料に据え、その他のどの史料をどの段階で活用するのが適切かを把握することが、復原の正確さを担保する上で、重要になってくる。また500年に及ぶ朝鮮王朝時代のなかで、どの時期を復原の対象にするかによっても、活用する史料の種類は変わってくる。

本稿は筆者による古道調査の経験を踏まえ、朝鮮王朝時代の陸上交通路を歴史地理学的に復原する際の手順と、活用すべき史料の特性と利用法を整理し、もって今後の調査活動の標準とすることを目的とする。

具体的には歴史地理学の一般的な研究手法に沿って、「文献調査」「地図調査」「現地調査」に分けて、それぞれのカテゴリーにおける獲得目標と、使用する史料の種類および内容について概説し、その役割分担を規定して

\* 立命館アジア太平洋大学アジア太平洋学部

キーワード：王朝時代、古道、文献調査、地図調査、現地調査

Key words : Joseon Dynasty, Old Trails, Topographical Review, Map Review, Fieldwork

ゆく。それらの分析結果としての、「復原図」の作成を最終目標とする。

朝鮮王朝は絶対王政下の中央集権国家であり、道路体系もその影響下で首都を中心として放射状に構成されていた。伝わっている史料類も官撰のものや私撰であっても、中央の視点で著されているものが多く、さらに地方誌であっても、全国でほぼ統一された体系を備えている。そのため同一の復原手法が、どの地域でも普遍的に活用できるという利点があり、本稿で述べる復原方法論も、朝鮮のどの地域でもほぼ適用できるものである。

本稿は復原手法の確立そのものを目的としているため、その手法によって復原された古道を素材として、交通路の歴史地理学的な意味を分析することや、地誌的な解説を加えることはしない。それらは今後の課題としたい。

## II. 文献資料による経由地比定：点の復原

古道を「線」として復原することに先立ち、主要な経由地を「点」として比定する。起終点を特定し、さらにできる限り多くの経由地を特定することにより、点と点を結ぶ線の候補も絞り込んでゆくことができる。

経由地比定のための基準史料には、復原を行う同時代に刊行された文献史料、特に地理誌類を活用する。朝鮮の地理誌には交通路に関する記述があるものと、ないものが存在するが、記述されている場合、主な経由地点が列挙されているので、それらの地名を現行の地名に比定すれば「点」の復原を比較的容易に行い得る。

交通路の記述方式には、路線別に順序を追って経由地を記述した「体系型」、地域別に

中心地から他の地域への距離を示した「方面型」、橋梁や峠、駅など各地域内に立地する交通関連施設を列挙した「羅列型」などがある<sup>5)</sup>。本稿のように「線」としての古道復原を目指している場合は、「体系型」の地理誌を基準史料として選定する必要がある。また「体系型」の中でも地理誌ごとに記述の目的、方法、主体、時代などが異なるので、基準史料は一件に絞り込み、その他は対照用の補助史料と位置付ける必要がある。もちろん「方面型」、「羅列型」の史料も補助資料として、地名の対照や変遷の追跡などに活用できる。

「体系型」に位置づけられる地理誌には、以下のようなものがある。

1770年に申景濬が著した『道路考』<sup>6)</sup>は、現存する史料の中で朝鮮における「体系型」の嚆矢とされる。申景濬は地理学のみならず、歴史学や言語学にも精通した学者であり、その博識を生かして『道路考』の他にも『疆域考』『山水考』など、当時の歴史地理学を先導する著作を多く残した。『道路考』には首都を中心として、各地方へ放射状にのびる六つの幹線街道と、それらから分岐して各地方都市へ向かう支線が、やはり首都から見て放射状に記されている。経由地点として宿駅、市場、都市、集落、軍事施設、峠、渡しなど、多様な人文地理的および自然地理的なランドマークが記載されている。地点間の距離は一定しないが、ほとんどの区間は5里<sup>7)</sup>から30里の範囲内であり、「線」を特定するために十分な情報を提供してくれる。

申景濬は同年に英祖国王の命により刊行された『東国文献備考』<sup>8)</sup>の編纂にも携わり、その中で国内外の歴史地理的な知識を網羅した部分である「輿地考」の編著を担当した。

交通路に関する記述は、その中の「道里条」に収められている。「輿地考道里条」と『道路考』のどちらが先に執筆されたのかは、韓国の歴史学界や地理学界でも意見が一致しておらず、本稿の主題でもないのでその問題については扱わない。しかしながら『山水考』や「輿地考」山川条などの申景濬の他の歴史地理学的著作と、「輿地考」各条との内容とを対比すると、「輿地考」は申景濬の個人的な歴史地理観を王朝の方針や見解に合わせて補完した

内容だと位置付けられる。

したがって「輿地考」道里条と『道路考』は、道路体系の記述方式という点で全く同一であり、内容の面でのみ若干の差異が認められるだけである。例えば『道路考』は幹線街道を六大路としているのに対し「輿地考道里条」は九大路であり、首都を起点とすることは同一であるが、その目的地は『道路考』は国土の辺境にある都市としているのに対し、「輿地考道里条」は軍事施設や、隣国との連絡

		西 北 抵 義 州 一		距
程	京			京程里表
	大路分九			
			新院	
			高陽	
			坡州	
			長湍	
			開城府	
			撥所	
			舊金川	
			金川	
			平山	
			車嶺	
			神橋	
			延安	
			舊橋	
			金驛	
			金驛	
			碧瀾渡	
			西白川	
			西豐徳	
			沙彌川	
			高浪	
			東北	
			峴	
			朔寧	
			虎山	

第1図 『八道地図』に収められた「距京程里表」。九つの大路（幹線街道）のうち第一路である義州大路の最初の頁。家系図の「分家」のように分岐線を表示する。（ソウル大学校奎章閣蔵）

地点が終点となっている。このあたりは『道路考』が申景濬の個人的な著作であるのに対し、「輿地考」を含む『東国文献備考』は、官撰文献であることからくる差異と考えられる。また「輿地考道里条」に記載されている路線ごとの経由地点数は概ね『道路考』の半数程度であり、情報の取捨選択が行われたことを窺わせる。

申景濬が「体系型」の道路網記述を地理誌に適用してからのち、旅行に携帯することを目的とした図表形式の類似資料が多く作成され、また筆写により広まった。これらは『道里表』や『程里表』などの題字が付され、韓国の伝統的な家系図である「族譜」と似た方式で道路体系を表現した(第1図)<sup>9)</sup>。幹線街道の路線選定や路線数では若干の差異があるものの、同一路線において経由地名を比較すると、明らかに「輿地考」道里条の強い影響が確認される。ただし『道里表』類は20世紀初頭まで様々な主体が異本の作成を続けたため、地方行政都市の新設や移転など後の地理的状況の変化を反映して、若干の修正が加えられた。

「体系型」には金正浩が1861年に著した地理誌『大東地志』<sup>10)</sup>も伝わっている。第27巻に「程里考」の名で道路体系に関して整理されている。こちらも形式としては、申景濬の一連の著作の影響が認められるが、経由地点名はむしろ金正浩の既往の著作とよく一致し、独自の調査研究を反映したものと考えられる。幹線街道数は十大路と「体系型」の中では最多であり、王陵や史庫など宮室関係の施設へ向かう街道が追加されている。路線あたりの経由地の密度は『道路考』に比肩し、特に首都周辺では3里から10里毎の高密度と

なっている。「程里考」を利用する利点は同じ作者による『大東輿地図』<sup>11)</sup>や、『青丘図』などの全国地図との対比を通じて、第Ⅲ章で述べる「線の復原」への移行が容易である点である。このため筆者の既往の研究においては、基本的に「程里考」を基準史料としてきた。この他同時代に執筆された紀行文、紀行小説、紀行歌詞などの文学作品や政府の記録類等も、補助資料として有用である。

ここからは、上記の史料を活用した「線の復原」の手順について概説する。目標は基準史料に記された経由地が、現在の地形図上でのどの地点に該当するかを特定すること、つまり比定を行うことにある。

最初に監營(道庁)所在地や邑治<sup>12)</sup>など、朝鮮王朝時代の歴史地理の基礎知識があれば、直ちに特定が可能な場所の比定を行う。これらの都市の中には、現在では市街地が拡大し、旧市街地の領域が判然としない場合も多いが、旧版の地形図や朝鮮王朝時代に刊行された地図などで、官衙や旧市街地域を特定する。こうした地点はほぼ20 kmないし30 km間隔で並んでいるので、各地点間をそれぞれ直線で結べば、地理誌に記された経由地点の分布領域は、その線の周辺に狭められる。

次に比定する対象は、現在も使われている地名である。上記の作業で狭めた範囲内に、該当する地名が現行の地形図に記されていないかを確認する。経由地点名が集落の名称である場合、そのまま集落名として残存している場合と、行政区分としての里名として残っている場合がある。現在の里名は、1914年に朝鮮総督府が行った全国的な行政区域の改編作業によって誕生したものであり、その時に統合前の集落名(旧洞里名)のうち一つをそ

のまま新里名としたり、または複数の集落名から合成して里名としたので、里名とは別途に旧来の集落名も残っている場合が大部分である。ただし都市開発やダム造成などで集落が消滅した場合は、里名を手掛かりに探す。『新旧対照朝鮮全道府郡面里洞名称一覧』<sup>13)</sup>を参照すれば、各里の旧称を検索できる。

集落名称を比定する際に留意すべきことは、漢字の読みである。韓国語でも日本語と同様、常用されるほとんどの漢字に対応する現地語の訓がある。しかし漢字をそのまま訓読みすることはせずに、「ゆみの弓」「あかい赤」のように訓が漢字を連体修飾する形をとる。地名においては漢字と訓は互換性を持ち、同じ対象を指していても漢字呼称と訓による呼称が併用される場合が多く見受けられる。例えば首都漢城(ソウル)から慶尚道に向かう幹線街道「嶺南大路」の最高所である「鳥嶺」の音読みは、「チョリョン」であるが、その訓である「セジェ(とりとうげ)」も併用される。朝鮮王朝時代においては漢文の公文書類には、漢字語が記される一方、地元の人々は訓を使用する場合が比較的多かった。しかし漢字語しか使われない地名も存在するし、逆に公文書でも訓読に漢字の宛て字を用いて記述する場合も散見されるなど、一様ではない。さらに重箱読みや湯桶読みも存在するので、地名辞典<sup>14)</sup>等を活用して音訓双方の地名を丹念に照合する必要がある。地名辞典があれば、韓国語特有のリエゾンによる綴り字の変化や縮約形、方言による地名表記<sup>15)</sup>などの原形を確認することもできる。『春香伝』のようにハングルで書かれた文学作品も、地名辞典と同様に訓読み地名の解説に有用である<sup>16)</sup>。

三番目に現在の地形図では消滅していても、かつて存在していた地名を比定する。比

較的に最近に消滅した地名であるならば、旧製地形図など近代に発行された地図や地誌を媒介することによって、位置を特定できる可能性がある。これは日本統治期以降の開発事業によって、消滅した地名である場合に有効で、ソウル市など大都市内では、この方法に大きく依存する。近代の地理史料にも手掛かりがない場合は、近世、つまり基準史料が作成されてから間もなく消滅したか、当時より異名があったかのどちらかが想定される。このケースでは同時代のその他の史料にあたり、それでも確認できなければ「線の調査」と「現地調査」により再調査する。

また地名そのものが消えていても、地名の起源となった施設名が集落名として残っている場合も多い。「駅村」「院<sup>17)</sup>村・院址」「店<sup>18)</sup>村」「市場」など、固有名詞はなくても、機能面で基準史料に記載されている経由地と符合すれば、地名辞典や現地調査による確認を経て、比定が可能である。

以上の作業を終了した段階で、凡そ九割方の比定は完了する。場所が確定した経由地は、現行の2万5千分の1地形図に点データで記入してゆく。これによって各経由地間の経路、例えばどの峠を通るか、どの渡し場を渡るかなども、少なくとも2、3の候補に絞られるようになる。この時点では比定ができなかったり、あやふやであったり、候補が絞れなかったり、比定した場所が点ではなく面的な広がりを持ってしまったりなど、最終的な確定に至らない個所も出てきてしまう。それは第三章以降の作業を通じて補足することとなる。

### III. 地図資料による路線比定：線の復原

古道の経路を点の連続ではなく、「線」として復原するために、マクロからミクロへと段階を踏みながら、徐々にスケールを微細にして行く方式をとる。具体的にはスケール別に、「マクロ復原」「メソ復原」「ミクロ復原」の三段階を経るが、それぞれ使用される地図資料や目的、方法が異なる。

#### 1) マクロ復原

最初に行うマクロスケールの作業は、前章で詳述した点の復原の延長といえる。朝鮮全土を描いた古地図を主に使用し、点の復原の成果をさらに精緻化するものである。

朝鮮王朝時代に作成された朝鮮全図には様々な表現方法があるが、陸上交通路が描かれているものもあれば、山河や都市名などの地名のみを描いたものもある。前者の中でも首都と直結する主要街道のみを描いたもの、その主要分岐線も描いたもの、首都と関係のない地方都市間を連絡する街道まで描いたものなど、様々である。マクロ復原に利用する場合は、基準史料の経路と成るべく一致する交通路が多く描かれていること、基準史料の作成時期と近接した時期の作であること、沿道の地名表記が具体的であること、峠や渡河地点、駅など道路に関連する施設が、できる限り多く描かれていることなどが条件となる。

マクロ復原に最も有用な地図は、金正浩が1861年に作成した『大東輿地図』である。主要都市の位置は天体測量を行っているので、位置関係が比較的正確であること、各地方都市や交通・軍事的要衝を結ぶ路線が網羅されていること、山系・水系が細かく書き入れられていること、駅や城塞などが記号で記され

ていること、道路には10里毎に目盛りが入れているなど、古道復原の手掛かりとなる要素が網羅されている。木版本であるので地名表記の密度は高くないが、金正浩が『大東輿地図』に先だって1834年に作成した筆写地図『青丘図』<sup>19)</sup>には、多くの地名が書き込まれているため、これを採用することにより、地名の情報量も十分得られる。

『大東輿地図』の最大の利点は先述の通り、同時期に金正浩が上梓した『大東地誌』の内容と連携していることにある。「程里考」に記された經由地名はほぼ網羅し、『青丘図』に記された沿道の地名を含めれば更に細かな經由地を知ることができる。つまり、第II章で行った「点の復原」の精緻化を行うことができ、それが終了した時点で平野部においては、ほぼ10里おきに「点の復原」が完成する。

このような利点から、従来の復原研究では『大東地誌』を基準史料、『大東輿地図』を基準地図とする場合が多かった。これらは朝鮮王朝末期に作成されたため、時代が近接している近代の史料との照合にも有利な点が多い。

もちろんその他の組み合わせも可能である。例えば申景濬が監修した『八道地図』や、『道里表』の地図版ともいえる『道里図表』にも幹線街道の経路が朱で描かれているので、それらの基準史料を活用することもできる。特に朝鮮王朝中期以前に時期を特定して復原する場合は、これら申景濬の系統の史料を使った方が、地方都市の統廃合や移転、復活が頻繁であった朝鮮王朝時代にあっては、時代考証の点からは正しい。ただしその情報の正確さや量においては、『大東輿地図』の比ではないことに留意する必要がある。

マクロ復原の手順としては、まず上述した

「点の復原」の補完を行い、次に地図に描かれた他の情報と、道路とを対比させながら、大まかな位置関係を確定させて行く。この際特に着目すべきは、峠や渡河地点など、交点の位置が特定できる地点である。峠の名前や渡し場の名前は古地図にも現行の地形図にも記述がある場合が多いので、比較的比定しやすい。地理誌にも地図にも出ていなければ、現地調査にて確認する。古道が使用する峠が特定できれば、その前後にどの谷筋を通して都市に通じているかも推定できる。渡し場や橋梁の場合も同様である。山地国家である朝鮮では、道路は一部の平野や丘陵地帯を除いては峠越えと川越えを繰り返すので、両地点を特定できれば、復原の精度はかなり向上する。全国規模の復原図を作成する場合は、ここまでの作業の結果を現行の地図に転写して、仮復原図が完成となる。

『大東輿地図』や『青丘図』の欠点は、拠点間の道路が定規を当てたように直線主体で描かれている点である。恐らく金正浩は主要都市、道路、山水の順で地図の下絵を作成したと推測させられる描画スタイルである。日本の古代道のような大規模な土木工事が伴わなかった朝鮮王朝時代の街道は、地形等の制約を受けて直線ばかりで構成されてはいなかったもので、これらの地図だけを見ては実際の線形はわからない。他の全国地図には曲線が多用されているものもあるが、実際の線形を反映していないものが多く、不正確という点では同様である。従って線形の抽出は古地図のみに頼らず、次節で述べる「メソ復原」において行われる。

## 2) メソ復原

「メソ復原」では、近世の地図資料と近代の

地図資料が併用される。復原の単位としては概ね現在の市郡単位であり、縮尺は地形図を使用する関係で5万分の1を基準とする。

朝鮮王朝時代に作成された絵図で基本となるものは、邑地図である。朝鮮の基礎行政単位であった「府・牧・郡・県」<sup>20)</sup>の領域を、その行政中心地である邑治を中心として描いた絵図をいう。朝鮮王朝中期であるなら『海東地図』が、後期ならば『1872年地方地図』<sup>21)</sup>が保存状態も良く、情報量も比較的充実している。『海東地図』は全てに陸上交通路が朱書きされているが、『1872年地方地図』には交通路が省略された図幅がある。

『大東地誌』を基準史料、『大東輿地図』を基準地図とする場合は、年代が近接している『1872年地方地図』を使用する。この絵図は、王命により地方に作成させた官撰地図であり、地方の地理の把握、特に防衛と税収に関する情報を視覚的に把握することを目的とした。そのため基本的に自然集落名、面<sup>22)</sup>名、税穀倉庫、陣地、市場、およびそれらへの連絡道路は漏れなく記載された。したがってこれらの情報と、マクロ復原の結果を照合することにより、各地域内の道路線形がより詳細になる。

道路と集落の位置関係の把握には、『1872年地方地図』は特に有効である。朝鮮の地方都市は、幹線街道沿いや沿岸都市を中心として、石城や土城による囲郭都市が多く存在した。通常複数の城門があったが、街道筋がどの城門から出入りするか、また城郭と街道がどのような位置関係になるかは、都市によって異なっていた。詳細は別稿<sup>23)</sup>に譲るが、街道がある門から城内に入り、別の門から出る「貫通型」、特定の城門の前を街道が通る



第2図 『1872年地方地図』所収の慶尚道密陽府図。交通路が描かれているが、首都（図上部・北）から来る幹線街道は最短距離である東門から邑内に入らず、西回りに南門へ迂回している。（ソウル大学校奎章閣蔵）

「接線型」、城郭と一定の距離を置いて通過し、連絡線を介して城門と連絡する「隔離型」の三類型が確認された。

また「貫通型」以外の類型の場合、風水地理説の影響から、南門を公式に街道の連絡点とするケースが圧倒的に多いことも観察された（第2図）。首都より南方に位置する城郭都市の場合、北門から出入りするのが首都を行き来する最短距離であり、実際の交通流動もそのようになっている場合が多いが、象徴的には南門を正門とした関係で、正規の交通路は南門を通ることとし、使臣など公的な旅行者もそれに従っていた。こうした位置関係は城門を持たない邑治においても観測される。こうした事実は地形図での確認は難しく、絵

図を活用して初めて発見できる内容の典型例である。

邑治以外の集落においても、絵図によって街道との関係が把握できる。幹線街道は当時の高速道路にたとえられるものであり、通常 of 農村集落を縫って通る経路ではなく、拠点間をなるべく一直線に結ぶ経路を選択した。そのため丘陵地域においては、農村集落がある平地部ではなく、丘の上を進む場合も多く見受けられる。一方で市場や酒幕村など、交通路に依存して成立した集落の場合は、当然ながら街道沿いに立地し、集落内を街道が貫通する。このような位置関係も絵図によって確認できる。近世日本の宿駅と異なり、朝鮮王朝時代の駅は街道筋から離れて立地するこ



とが多かったが、絵図には駅の位置が明示されているので、その事実も立証できる。

もちろん、これらは江戸時代の国絵図や郡絵図と同様、正確な測量に基づいた図ではないので、街道の線形は大雑把なものである。そこを補正するためには、近代の地形図を活用する。日本の参謀本部陸地測量部は、朝鮮において大きく分けて二種類の地形図を全国的に作製した。一つは日韓併合前の大韓帝国期、日露戦争と前後して作成された5万分の1地形図であり、もう一つは日本統治期に作成された同じく5万分の1地形図である。

前者には欠落した図幅が存在し、戦争遂行上の重要性で劣る江原道はほとんど作成されていない。また測量を行っているものの正確ではなく、地形や集落の位置、河道などが、現行の地形図と不自然に一致していないケースがままある。したがって道路の線形も、正確ではない区間がある。そのような短所の一方で、鉄道の敷設や道路の改修以前に測量されているため、朝鮮王朝時代の幹線街道がそのまま幹線道路として描かれている点、地名の漢字に現地で使用されている読みが片仮名で併記されている点、1914年の行政区域改変前の地名を反映している点など、朝鮮王朝時代の史料と近現代史料の橋渡しの役割を担える長所がある。

後者は日本内地の地形図に準じた形式で、対馬から連絡する日本の測地系によって作成された外邦図である。測量が正確なため道路の線形や集落の様子が忠実に再現されている点、また一部の要塞地域や国境地域を除いてほとんどの図幅が揃っている点、現行の地形図もこの地形図を基礎としているため比較が容易である点など、前者の欠点を補う役割を果たす。地

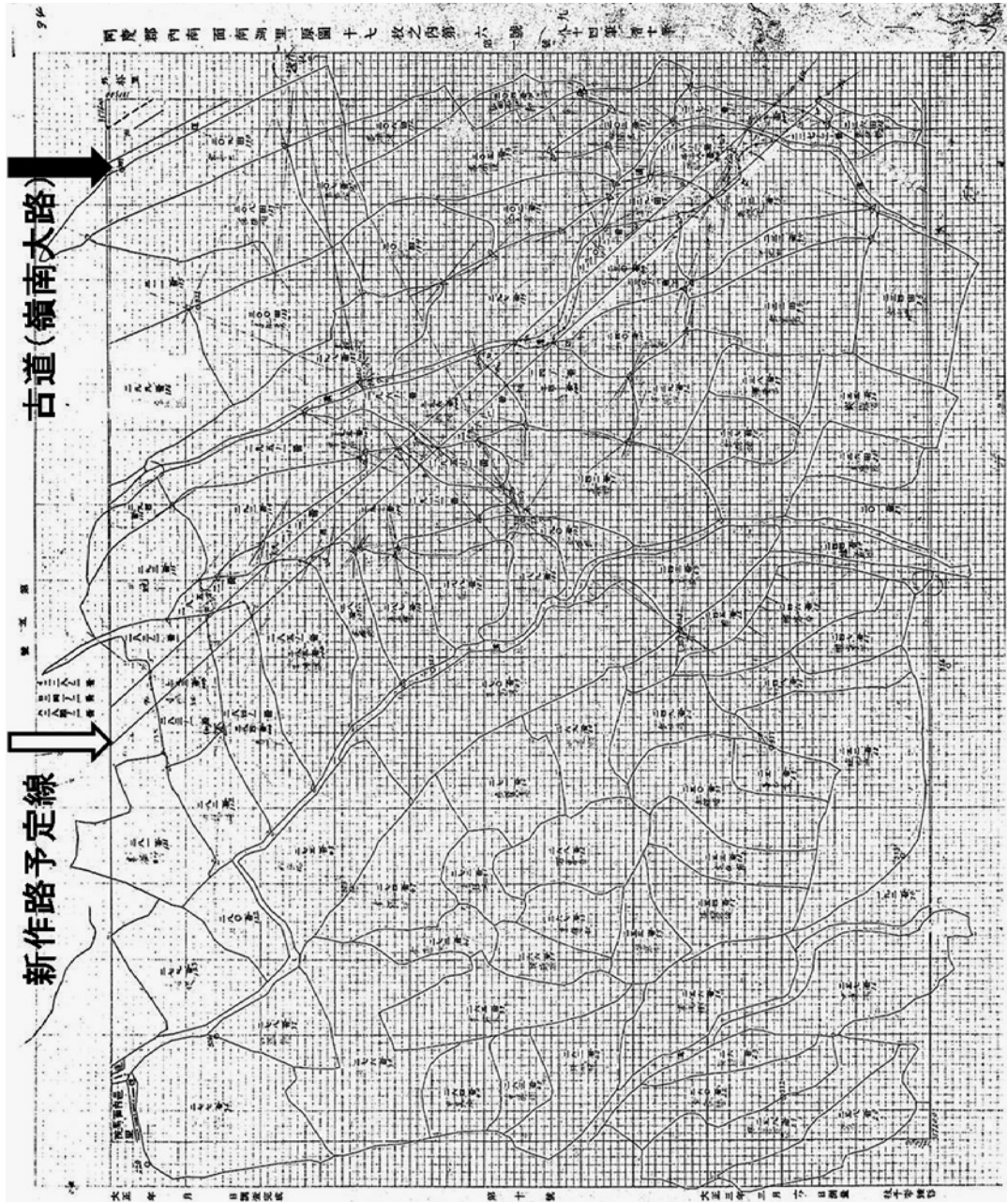
名は1914年の行政区域改編後のものを反映し、振り仮名も漢字地名の音読みが中心だが、前者と併用することにより地名の変遷をたどることができる。道路の改修や直線化が進んで<sup>24)</sup>、使われなくなった古道の一部は表記の対象から外れたところもある。しかし大半は徒歩用の道路や牛馬車用の道路として描かれ、新作路や鉄道との交差状況から線形の比定がより正確になる。この他市街地においては、開化期<sup>25)</sup>から日本統治期にかけて作成された都市地図もこの段階で参照する。

以上のように近世と近代の地図資料を併用することによって、地形図に復原図を書き込める程度の線形復原を行うことができる。しかし上記のように、新作路の出現によって表記が消滅してしまった区間など、日本統治期の地形図に路線がはっきり表れない区間や、候補が複数出てきてしまう区間は、この段階ではまだ正確な比定はできない。特に峠への取り付け区間や、圃場整備が早くから進んだ平地、河川敷地などに比定が困難な場所が出てくる。また都市内でも市街地整備によって古道の経路が消滅したり、絵図資料に市街地内の路線が明記されていなかったりして、線形が不確定なまま残る場合もある。これらの場合は、下記のミクロ復原以降で検証することとなる。

### 3) ミクロ復原

ミクロ復原のスケールは、1200分の1から2500分の1程度である。1200分の1とは韓国で使われている地籍図の標準的な縮尺であり、2500分の1は都市計画等に用いられる、国土基本図の縮尺である。

朝鮮総督府には臨時土地調査局が設置され、1911年から18年まで全土を対象に土地



第3図 慶尙北道聞慶郡の地籍原図。ソウルと釜山を結ぶ幹線街道（嶺南大路）と新作路の予定地が描かれている。

調査事業を行った。これは土地の所有権と徴税の基盤を確立するための事業であり、韓国では日本による資源収奪の根拠になった事業と認識される場合が多い。地理的な面では全国の宅地や耕作地などに対して土地台帳が作られ、また地籍図が作成された。旧来の土地測量の成果に一切依存せず、全国統一の方法で白紙状態で測量を行ったため、完成した地籍図は凡例や描画方法に統一性があり、日本の字限図等に比べても、地域間の比較がしやすくなっている。字限図は小字ごとに一枚の図幅を作成したため、大きさや形がまちまちであるが、朝鮮の地籍図は地形図のように全図同じ規格に区切られ、里ごとに北東の端から番号が振られているので、連結したり、新旧の図幅を重ね合わせたりすることが容易にできる。

土地調査事業の時に新たに起こされた地籍図を「地籍原図」という。原図はその後分筆や合筆を繰り返しながら随時書き換えられ、現在では数値地図に移行したため、紙の地籍図は行政目的での使用されなくなった<sup>26)</sup>。数値地図も基本的に閉鎖地籍図の内容を引き継いだものであり、番地の付与方式などはそのままである。マイクロ復原にまず使われるのは、朝鮮王朝時代の道路状況を最も色濃く反映している地籍原図である（第3図）。

メソ復原までの作業で確定できなかったり、あやふやであったりした古道の線形も、地籍原図にははっきり残っていることが多い。前述のように地番付与の基本は、現行の地籍図と変わらないので、道路の両脇の地番と筆地の形状、用途などを手掛かりに両地籍図を比較すると、古道のルートが炙り出される。圃場整備や市街地区画整理などで、地番

が大きく変わっている場合でも、縮尺を考慮すれば現行の地籍図への比定は正確に行える。この作業により、メソ復原までで明らかにならなかった区間の線形復原が可能となると同時に、メソ復原で5万分の1レベルまで復原した区間においても、さらに細かな線形を比定することができる。例えば新作路の改修と重複する区間において、2ないし4間ある新作路のどのあたりが古道の路盤であったかといった細かな復原も行える。

地籍図は集落および耕作地にのみ作成され、その他の土地には林野図が作成された。林野図にも一部道路が表記されているので、これも同じくマイクロ復原に活用する。しかし国有林の中を通る峠道や河川敷地などは、まず道路の表記がないので、現地調査を通じて復原することになる。また、市街地においては候補となる道路が複数存在して絞れない場合もあるので、これも現地調査で解決する。なお、上記で触れた国土基本図には、林野区間や都市内の小径がよく表記されているので、補助的に古道の復原に活用できる。

以上で、机上でできる復原作業は終了する。これらの結果を現行の地形図と地籍図に転写し、「仮復原図」とする。これを持って現地調査に向かう。同時に、空中写真との比較も行っておく。この時点で、古道の経路比定は九割がた確定しているはずである。

#### IV. 現地調査

現地調査で行うことは景観観察、聞き取り調査、追加資料収集の三点である。

峠道や河川敷地などは、先述のように地図資料に古道の痕跡が現れにくいので、現地でも旧



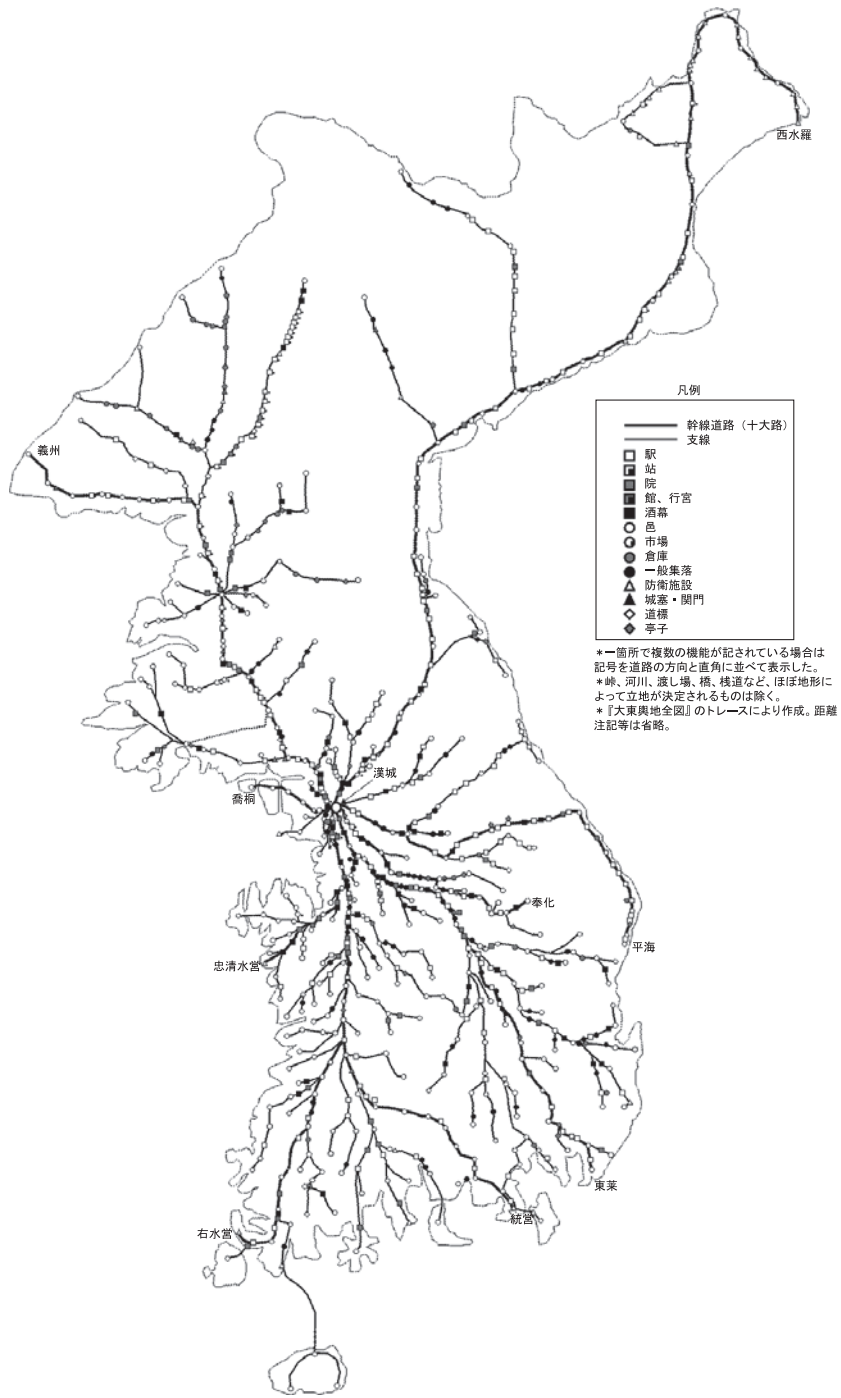
第4図 慶尚北道聞慶郡の集落内に残る古道。現地調査で発見される古道は大抵幅一間程度の狭隘な道である。(2006年8月、筆者撮影)

路盤を確認できることが多々ある。峠や丘陵地では流水作用ではなく、人の往来によって浸食された窪地が確認できたり、急傾斜では盛土や切欠きを施して、路面を確保した痕跡が確認できることもある。農地においては畦道に古道の痕跡があったり、集落内では地籍図では確認できない小径が残っていることもある(第4図)。渡し場の痕跡や、古道と関連する石碑なども、現地調査を通じて発見される。街道沿いの集落においては、かつて酒幕であったり、馬宿であった建物が現存している場合もある。このように、地図や史料には現れない手掛かりを、景観観察によって得てゆく。古道調査が目的である以上、調査対象とする全区間を歩いて調査することが望ましい。景観観察は、次の聞き取り調査と並行して

行う。

聞き取り調査も、古道復原のための手掛かりを収集することが目的であり、それを現地の住民の記憶から導き出すものである。韓国の農村集落には、「村会館」「老人亭」「敬老堂」などと呼ばれる公民館があり、昼間に訪問すると大抵集落の古老が集まっており、情報提供者となってくれる。

地域によって差はあるが、韓国の地方では1950年代ごろまで徒歩交通が重要な交通手段であり、聞き取りを通じて市場通いなどのために、片道50里程度を徒歩で行き来していたという話を聞くことができる。峠越えの区間などでは、古道の方が短距離であることが往々にしてあるため、徒歩の場合は古道の方が時間短縮になった。このような説明を聞けるのは、1940



第5図 『大東地誌』程里考を基準史料にした朝鮮後期道路交通網のマクロ復原図 (筆者作成)

年代以前に生まれた世代の方々を通じてであるが、その下の世代でも伝聞などを介して得た情報を提供してくれることがある。説明でわかりづらい所は、実際に案内してもらおうなどして、聞き取りを通じて古道経路に関する情報を補完できる。また聞き取りでは、古道にまつわる逸話や伝説、集落や地域住民と古道とのかかわり等についての取材も行う。

三点目の追加資料収集では、現地所在の資料を集める。地籍図など現地調査に先駆けて行う作業に必要な資料も含まれているので、実際には現地予察の時にこの作業は行われているはずである。韓国の各市郡には「文化院」とよばれる文化行政を担当する外郭機関があり、ここには地域の私撰地誌や私蔵の絵図の写本などが所蔵されていることがある。

また現代に刊行された地域史や地域地誌、地名由来辞典などの閲覧や入手が可能な場合もある。韓国は日本ほど郷土史研究の層が厚

くないが、地域によっては活発に郷土史研究が行われており、その成果物を閲覧したり、研究者の紹介を受けることもできる。その他役所の文化行政担当部署で、文化財調査の結果を閲覧したり、古文書を所蔵している地域の名家、郷校、博物館なども訪問の価値がある。

これらの調査結果をもとに「仮復原図」を補完および修正し、最終的な「復原図」が完成する（第5図）。

## V. まとめ

本稿では近世朝鮮における陸上交通路の経路復原の手法について、筆者の過去の調査研究の経験をもとに整理した。手続きそのものは、日本でも活用される歴史景観復原手法に則っており、それに朝鮮の交通体系の特性と、活用可能な史料の属性を加味した内容となった。

第一段階として、最初に近世に刊行された

第1表 朝鮮王朝時代の歴史地理学的な古道復原手法における手順と活用資料

調査分析段階	目標	使用資料または調査対象	成果物
第一段階 (文献調査)	「点（経由地点）」の復原	地誌、公文書、歴史書、紀行文、歌詞などの文献史料	道路網復原表
路線網復原	幹支線体系の把握	路線が明示された地理誌（『道路考』『大東地志』『東国文献備考』など）、道里表	
地名復原	経由地比定	上記に加え、交通結節点等が記された文献（『新增東国輿地勝覧』『輿地圖書』や邑誌類）	
第二段階 (地図調査)	「線（線形）」の復原	近世および近代の地図資料	仮復原図
マクロ復原	全国スケールの線形復原	全国地図（『大東輿地図』など）、道里図表	
メソ復原	地形図スケールの線形復原	地方地図、五万分の一地形図（外邦図）	
マイクロ復原	地籍図スケールの線形復原	地籍原図、林野図、国土基本図	
第三段階 (現地調査)	机上調査の補完と修正	目視記録とオーラルデータ	復原図
景観調査	自然地理および集落地理的視点からの補完	道路遺構と関連する地形（峠など）、集落、道路関連施設の遺構（渡し、宿泊施設、石碑など）	
聞き取り調査	地域の古道知覚・認識からの補完、資料収集	古道を直・間接的に知る地元住民 郷土史研究者	

地理誌を中心とした文献資料によって、古道の路線と経由地点の比定を行った。第二段階として、近世および近代の地図資料を使って経由地点間の古道の線形復原を行った。その際、朝鮮半島全体スケールの「マクロ復原」、5万分の1地形図スケールの「メソ復原」、地籍図水準の「ミクロ復原」の順に図上比定を行い、その結果を「仮復原図」に投影させた。第三段階では以上の机上復原の成果をもとに現地調査を行い、主に景観観察と聞き取り調査によって補足と修正を行い、最終的な「復原図」を完成させた。以上のプロセスをまとめると第1表ようになる。

これらの作業は近世の文献史料と絵図が良く残存しており、また正確な測量による地形図や地籍図が開化期に全国規模で整備された上で現在も入手可能であること、さらに古道の利用経験のある地域の古老が、調査に積極的に協力してくれるなど、韓国の恵まれた調査環境に依存するところが大きい。しかしながら上記のような調査の大きな流れは、他の地域、時代の古道復原に改良を加えながら応用可能であると考えられる。

〔付記〕本稿は、平成18・19年度科学研究費補助金特別研究促進費（スタートアップ）若手研究（B）「地籍資料を活用した朝鮮古道の復原—朝鮮通信使の使行路を中心に」（研究代表者：轟博志、課題番号18729004）による成果の一部である。なお、本稿の骨子は第4回世界韓国学大会（於：ソウルウォーカーヒルホテル、主催：韓国学中央研究院）にて報告した。大会に招待くださった同研究院の丁致榮教授をはじめ関係者の方々にお礼申し上げます。

（立命館アジア太平洋大学アジア太平洋学部准教授）

#### 注

1) 1392年から1910年まで。「朝鮮時代」「李氏

朝鮮時代」「李朝時代」ともいう。韓国の歴史学界では朝鮮王朝時代のうち1876年の江華島事件までを近世、以後を近代と設定する見解が多く、本稿でもそれに従う。

- 2) 朝鮮王朝時代の古道に関する歴史地理学的研究史および当時の道路体系の特性に関しては、轟 博志「韓国における歴史遺産を活用した観光マーケティング—慶慶市の古道を事例に—」（立命館地理学17、2005、39-54頁）の第II章など複数の機会において概説しているので、ここでは繰り返さない。
- 3) 長森美信「朝鮮近世海路の復元」、朝鮮学報199・200合併号、2006、151-190頁。
- 4) 金 在完『19世紀末洛東江の塩流通研究』、地理学論叢別号32、1999、200頁。
- 5) これら三つの類型と本文に記した分類基準は筆者が便宜上設定したものであり、韓国歴史地理学界の共通認識ではない。この類型分類そのものを目的とした研究は別途発表する予定である。
- 6) 申景濬の著作全集である『旅庵全書』（景仁文化社、1976年影印）所収。
- 7) 研究者により見解に差異があるが、概ね1朝鮮里は500m程度である。
- 8) 『東国文献備考』の原本はソウル大学校奎章閣に所蔵。一般には大韓帝国期の1908年に増補改訂版として活字版で発行された『増補文献備考』が広く知られている。「輿地考」道里条の内容は申景濬が記した但し書きである「臣謹按」も含め『東国文献備考』と同一である。
- 9) 日本統治期の1912年に朝鮮光文会が発行した活字版の『道里表』が一般に知られている。内容は18世紀後半の道路体系を反映している。朝鮮王朝時代の筆写本はソウル大学校奎章閣と国立中央図書館（旧総督府図書館）、韓国学中央研究院蔵書閣、高麗大学図書館に多く残されている。日本国内では静嘉堂文庫、東京大学、大阪府立中之島図書館での所蔵を確認した。
- 10) 1976年に亜細亜文化社より影印本が刊行されている。
- 11) 1936年に京城帝国大学法文学部より影印本が刊行され、戦後も複数の出版社から出版された。また金正浩が縮小版として作成した『大東輿地全図』は1989年に中央地図文化社より影印。
- 12) 府・牧・郡・県単位の行政中心地で、官衙施設の所在地。
- 13) 越智唯七編『新旧対照朝鮮全道府郡面里洞名称一覽』、京城中央市場、1917、1210頁。
- 14) 孫 成祐編『韓国地名辞典』（景仁文化社、1974）は地域別の編集になっており、検索が行いやすい。
- 15) 例えば村を意味する「マウル（마을）」は地名に使われる場合は縮約形の「マル（말）」に

- なることが多いが、慶尚道ではさらに末尾子音の1が脱落して「マ(마)」となることがある。
- 16) 轟 博志『『얼녀춘향수절가』에 나타난 傳統交通路와 經由地의 比定 (『烈女春香守節歌』に現れた傳統交通路と經由地の比定)』、文化歴史地理 16-2、2004、66-82 頁。
  - 17) 高麗時代から朝鮮王朝時代にかけて存在した旅行者のための公的な宿泊施設。主に近隣の寺院が運営にあたった。
  - 18) 「酒幕」とも呼ばれ、日本の木賃宿のような役割を果たした民営の宿。
  - 19) 嶺南大学校博物館蔵。
  - 20) 地域の規模や歴史、出身人物等によって呼称が異なり、長官として派遣される官吏の職階も異なっていたが、行政単位の水準としてはみな道に属する。
  - 21) ソウル大学校奎章閣より解題付きの影印本が刊行されている。『1872 年地方地図』とは現奎章閣が付与した統一呼称であり、実際には各図幅ごとに異なる名称を持つ。
  - 22) 郡県等の下位に属する行政単位。現在の面は朝鮮時代の複数の面を1914年に統合したものである場合が多い。
  - 23) 轟 博志「조선시대 읍치(邑治)와 관도의 연결 유형에 따른 교통로의 상징성 (朝鮮時代の邑治と官道の連結類型による交通路の象徴性)」、韓国地域地理学会誌 11-3、351-366 頁。
  - 24) この時期に改修された車両通行が可能な道路を一般に「新作路」と通称する。
  - 25) 朝鮮王朝時代のうち、近代に属する 1876 年以降を指す。「開港期」ともいう。
  - 26) このため、紙の地籍図はそれを保存する官公署では「閉鎖地籍図」または「閉鎖図面」と呼ぶ。