朝鮮初期における田稅穀の輸送・上納期限

――漕運穀を中心として――

六反田豊

一　はじめに
二　『經國大典』所載の規定
三　漕運穀の輸送・上納期限
（1）『經國大典』規定の成立以前
（2）『經國大典』規定の成立
四　慶原倉（可興倉）所納慶尙道田稅穀の輸送・上納期限
五　京倉直納穀の輸送・上納期限
六　むすび

一　はじめに

朝鮮初期、田稅として各地で徵收された穀物は、おもに漕運によって王都漢城まで輸送された。漕運とは、國家の管轄下に運營された水運機構である。(1) 朝鮮王朝の漕運は、水上交通の要地に設けられた漕倉を據點とするもので、周邊諸邑から漕倉へ運ばれてきた田稅穀はそこで收稅され、一時的に保管されたのち、官船（漕船・軍船）(2) もしくは王朝政府が借り上げた私船に積み込まれて、海路あるいは河川水路を通じて漢城まで航送された。しかし、そもそも田稅上納が免除され

ていた平安・咸鏡の二道を除き、殘る六道内のすべての邑の田稅穀が漕運のみによって輸送・上納されていたわけではない。

朝鮮王朝の基本法典である『經國大典』によれば、同書が最終的に定着した十五世紀末の時點において、漕運據點としての漕倉は全國十一か所に設置されており、慶尙・全羅・忠淸・黃海の四道の田稅穀は、それらの漕倉を介して、つまり漕運によって輸送・上納されることになっていた。ところが、江原道の場合はこれらとはやや異なり、大半の邑の田稅穀は漕運によって輸送・上納されたものの、淮陽・金城・金化・平康・伊川・安峽・鐵原の七邑の田稅穀については、生産地から直接、漢城所在の京倉へ納められることになっていた。[3] 漢城に隣接する京畿諸邑の田稅穀も、漕運によってではなく、京倉で直接收稅される規定であった。[4] 要するに、朝鮮初期において田稅穀を輸送・上納する際には、漕運と京倉直納の二つの方式があり、このうち漕運が主流をなしたが、輸送距離や行程の險易を勘案して、京倉直納とされる場合もあったのである。

ところで、このような田稅穀の輸送・上納には當然ながら一定の期限が設定されていた。たとえば、漕運・京倉直納のいずれにおいても京倉への納期が定められていた。また、漕運の場合にはそれに加えて漕倉での收稅、漕運船への積み込み、さらには漕倉所在の浦所からの漕運船團の出港など、その作業段階に應じていくつもの期限が定められていたはずである。こうした期限の設定は、田稅穀の輸送・上納を圓滑に實施し、國用經費の確保に支障をきたさぬようにするためにも必要な措置であったと考えられる。

それゆえ、朝鮮初期において田稅穀の輸送・上納期限がどのように設定されていたかを明らかにすることは、當時の田稅制度を理解するための基礎作業として位置づけることができよう。にもかかわらず、管見の限り、これまでこの問題が正面から論じられることはなかった。

朝鮮初期の田稅制度に關してはすでに多くの研究蓄積がある。[5] しかしながら、既往の研究の大半は、踏驗損實法や貢法

などの田稅徵收法、田稅收入源である各種の田地、田稅制度と國家の財政運營などに集中しており、田稅の徵收作業やその輸送・上納については、いまだ十分に研究が進んでいるとはいいがたい狀況にある。(6) 輸送・上納期限の問題も決してその例外ではない。

そこで本稿では、田稅穀の輸送・上納期限に關する規定がどのような過程をへて整備されていくのか、その經緯をやや詳しく跡づけてみることにしたい。具體的には、まず『經國大典』において田稅穀の輸送・上納期限がどのように規定されていたかを確認し、そのうえで、それがどのような過程をへて制定されるに至るのかを追跡する。當時の田稅穀輸送の主流が漕運であったことから、漕運穀の輸送・上納期限に對する考察が中心となるが、漕運に依據しながらも他道とは異なった特殊な輸送方式を採用していた慶尙道については、とくに節を立てて考察する。また、京倉直納とされた田稅穀の輸送・上納期限についても簡單に檢討を加えたい。

二　『經國大典』所載の規定

朝鮮王朝の基本法典である『經國大典』は、世祖の卽位（一四五五）とともにその編纂に着手され、(7) まずそのうちの戶典が同六年（一四六〇）七月に頒布された。(8) これを『庚辰戶典』という。ついで刑典が翌七年（一四六一）に頒布され（『辛巳刑典』）、(9) 殘る吏・禮・兵・工の四典も睿宗元年（一四六九）九月までにひとまず編纂を終えた。(10) しかし、これはすぐには刊行されず、その後も改訂作業が續けられ、(11) 成宗十五年（一四八四）十二月に至ってようやく最終的に完成し、それが翌十六年（一四八五）正月から施行された。(12) 今日、一般に『經國大典』という場合にはこの最終定着本である『乙巳大典』をさす。本稿においても、とくに斷らない限り、この『乙巳大典』を『經國大典』と表記する。

さて、その『乙巳大典』には、田稅穀の輸送・上納期限に關して次の二つの規定が收錄されている。史料Aは漕倉における收稅期間を定めたものであり、史料Bはすべての租稅・貢物類の上納期限についての規定である。

A　諸道の漕稅倉〔割註略〕は十一月初一日に始めて開き、翌年正月に收稅を畢わる。當該官は期に先だち船隻を點檢して漕轉す〔割註略〕。（『經國大典』卷二、戶典漕轉條）

B　凡そ稅貢の物を收むるは、翌年の六月を限りて上納し〔割註略〕、祭享の進上及び節物は並びに時を趁う。（『經國大典』卷二、戶典稅貢條）

まず史料Aによれば、田稅穀を漕運によって輸送・上納する各道諸邑の場合、當該年度の漕倉での收稅作業は毎年十一月一日から始まり、翌年の正月までに完了することとされていた。換言すれば、各邑では生産地から漕倉への田稅穀輸納をこの期間內にすべて終えねばならなかったわけである。漕運に關連する期限としては、このほかに漕運船への田稅穀積み込みと、漕倉所在の浦所からの漕運船團の出港に關するものが定められていたはずだが、史料Aではそれらについてとくに言及がない。

そこで史料Bをみると、上納時期が別途定められていた祭享進上等を除いたすべての租稅・貢物類の上納期限が當該年度の翌年六月とされているので、當然漕運もそれ以前に實施されなければならなかったことになろう。田稅穀を漕運によらずに京倉へ直納する江原道の一部の邑と京畿諸邑の場合も、史料Bの規定からみて、遲くとも當該年度の翌年六月までには上納を終えなければならなかったことは明らかである。

ところで、『經國大典』所載のこのような規定は、田稅が貢物・進上とともに當時の國家財政の根幹をなす財源の一つであったことを想起するならば、いささか簡略にすぎるような印象を受ける。しかし、『經國大典』の記述にみられるこうした簡略さは、なにもこれに限ったことではない。そもそも朝鮮王朝の法典は、いずれも祖宗の法として永世遵守するに足る判旨・條例を選錄する形で編纂されたものであり[13]、現行法として當時效力を有していた規定を必ずしも網羅してはいない。したがって、『經國大典』に記載がないことをすぐさま規定の有無と結びつけるわけにはいかない。

田稅穀の輸送・上納についても、『經國大典』が最終的に定着した成宗十五年（一四八四）當時には、すでに同書に記載

されたよりも詳細な規定が存在していた。だが、それについては行論にそって明らかにしていくこととし、ここでは『經國大典』所載の規定の内容を確認するにとどめたい。

三　漕運穀の輸送・上納期限

（1）『經國大典』規定の成立以前

では、田税穀の輸送・上納期限に關するこのような『經國大典』所載の規定は、いったいどのような過程をへて、いつごろ成立したのだろうか。またそれ以前にはどのような規定が存在していたのだろうか。以下、歴代の實錄記事の檢討を通じてこれらの點を考えていきたい。まず、田税穀輸送の主流であった漕運の場合からみていこう。

朝鮮初期、『經國大典』所載の規定成立以前で田税穀の輸送・上納期限について言及のあるもっとも古い記錄は、管見の限り『太宗實錄』にみえる次の記事である。

C　考績黜陟（ちゅつちょく）の法を立つ。議政府上疏して曰く、「（中略）一、各道各官の貢賦は監司・守令が節を趁（お）って備辦し上納す。祿轉・軍資は、近道は歳末、遠道は明年に漕轉するを限りと爲して納むるを畢わる。司平府が之を考え、如し未だ納めず、及び未だ納むるを畢わらざるの者有らば、見任と遞任受職者とは並びに皆職を停め、未だ職を受けざる者は本鄕に安置す。其の中の尤も甚しき者は職牒を收め、外方に竄す。監司の覺察するを失う者は職を停め、尤も甚しき者は亦外方に竄す」と。之に從う。（『太宗實錄』卷四、二年七月甲申〔三日〕條）

太宗二年（一四〇二）七月、議政府の上疏によって「考績黜陟の法」（勤務成績不良者の罷免・處罰規定）が制定された。史料Cには、その際に議政府が提示した罷免・處罰規定の一項がみえる。そこに「祿轉」とあるのは、官僚に頒給される祿俸の財源として徵收される米穀のことであり(14)、それに續く「軍資」は文字どおり軍糧穀をさす。いずれも上納された田税

の主要な用途に該當するから、「祿轉・軍資」で上納田稅穀を意味していることは明らかである。つまりこの一項は、田稅穀をその期限內に輸送・上納しなかった守令とそれを監督する觀察使の罷免・處罰規定である。

さて、この規定では、田稅穀の輸送（漕運）期限が「近道」では「歲末」（收穫年の年末）、「遠道」では「明年」（收穫年の翌年）までとそれぞれ設定されている。「納むるを畢わる」という表現、さらにそれに續く「如し未だ納めず、及び未だ納むるを畢わらざるの者」という表現にみられる「納」とは、その文脈から、漕倉での收稅ではなく、漕運によって王都漢城まで輸送された田稅穀の京倉への收納と理解すべきだろう。ここに規定された期限はたんなる漕運作業それ自體の完了期限であるにとどまらず、田稅穀の京倉への收納期限、すなわち上納期限でもあったとみてさしつかえない。

ただし問題となるのは、このような輸送・上納期限がこのときにはじめて定められたのか、そしてその場合、それは以前からおこなわれていた慣例を明文化したものなのか、あるいはまったく新たに規定されたのか、という點である。この規定の眼目は、あくまで輸送・上納期限を遵守しなかった守令等の罷免・處罰をどうするかというところにあり、輸送・上納期限そのものが問題となっているわけではない。ここにみえる輸送・上納期限は、このとき新たに制定されたとみるよりも、それが慣例であったかすでに明文化されていたかは斷定できないものの、基本的には從來のそれをそのまま引用したと考えてよいだろう。

ところで、この規定では「近道」「遠道」がそれぞれ王都漢城からの距離にもとづく道の區分であることは容易に想像できるものの、平安・咸鏡の二道を除く六道がそれぞれこの兩者のどちらに分類されていたのかは明確に示されていない。さらに、「遠道」では當該年度分の田稅穀の漕運と上納を「明年」（翌年）のいつまでに完了せねばならないのかについてもとくに觸れられていない。

このうち後者については、この時期には明確な規定の存在を確認できない。一方、前者については、まず次の記錄が參考となる。

D　左政丞河崙等、豐海・忠清・江原道米穀收納の事宜を上（たてまつ）る。啓して曰く、「（中略）且つ忠清・江原兩道の粟、毎に氷前に於いて上納す。此に緣りて禾未だ孰さざるも騶（にわ）かに鋟艾（ちつがい）を加う。是、積年の弊なり。請うらくは、他道の例に依りて春初を待ちて轉納し、以て民瘼を除かんことを」と。之に從う。（『太宗實錄』卷二六、十三年十月丁未朔條）

右に引いた史料Dにみえる左政丞河崙等の上啓によれば、太宗十三年（一四一三）當時、忠清・江原の二道の米穀は「氷前」に上納されることになっていた。「氷前」とは、いうまでもなく冬季に水路が氷結する前という意味であり、しかも「春初」と對立的に用いられていることから、それは史料Cにおける「歲末」と同義とみてよい。つまり史料Dの記述から、史料Cにおいて議政府がいう「近道」のなかには少なくとも忠清道と江原道が含まれていたことが知られるのである。

もっとも、江原道については道内のすべての邑が漕運によって田稅穀を輸送・上納していたわけではない點に留意すべきである。前述のように、『經國大典』の規定では淮陽・金城・金化・平康・伊川・安峽・鐵原の七邑の田稅穀のみが京倉直納とされ、その他の諸邑の田稅穀は漕運によって輸送・上納されることになっていた。しかし、朝鮮建國當初から『庚辰戶典』成立以前までは、逆に漕運によって田稅穀を輸送・上納する邑はごくわずかにすぎず、道内の大半の邑が京倉直納とされていた[15]。史料Dに記されている太宗十三年當時でいえば、漕運によって田稅穀を輸送・上納していたのは橫城・原州・寧越・平昌・旌善の五邑にすぎない[16]。

さて、次の記錄をみると、「近道」に分類されていたのは忠清・江原の二道のみではなく、黃海道もまたそのうちの一つであったと考えられる。

E　判黃州牧事鄭孝文上疏して曰く、「（中略）一、歲に豐歉有れば損實の數は固より同じからざるなり。然るに貢稅の漕轉は必ず氷凍前に及ぶ。故に守令は期に及ばざるを恐れ、其の前年の實數を以て民に分徵す。損實或いは加減有り、起陳或いは同じからざる有れば、今乃ち一切前數を以てして分徵するに豈誤らざらんや。且つ禾の未だ登場せざるも

督輸騷擾するは、弊言うに勝うべからず。然して禾穀の踏驗、毎に九月の初に始まり、摠數磨勘、或は十月の望に終わる。是に於いて沍寒堅氷至れり。漕轉無しと雖も何ぞ及ばんや。臣請うらくは、踏驗既に畢われば其の實數を以て歳前に收齊し、開春に漕轉せんことを。正月の頒祿は代うるに軍資を以てし、以て其の弊を革めよ。（中略）」と。政府・諸曹に命じて之を議せしむるも竟に行われず。（『世宗實錄』巻一三、三年八月庚申〔三十日〕條）

史料Eにおいて、判黄州牧事鄭孝文の上疏中に「貢稅の漕轉は必ず氷凍前に及ぶ」とあるのは、明らかに「歳末」「氷前」の漕運實施を意味している。それが判黄州牧事の職にある人物の發言であることを考慮すれば、そこでいう「貢稅の漕轉」とは當然に黄海道の田稅穀の漕運のことであるとみなすべきだろう。黄海道の田稅穀もその收穫年内に輸送・上納するよう規定されていたとみてまちがいない。(17)

ちなみに、「然して禾穀の踏驗、毎に九月の初に始まり、摠數磨勘して或は十月の望に終わる。是に於いて沍寒堅氷至れり」とあることから、黄海道の場合、十月半ばを過ぎるとすでに水路が氷結して漕運不能となったことがわかる。「氷前」の漕運は十月半ば以前におこなわれる必要があったわけである。後掲の史料Iにも「又毎年十月に漕轉すれば、或いは颶風に値いて覆沒し、或は氷合に因りて行かず」とあり、忠清道においてもそれは同樣であった。史料Cには「歳末」とあるが、一般に「氷前」の漕運が十月半ば以前に實施されるべきものであったことはほぼ明らかである。

それはともかく、このように「近道」に分類されて收穫年内に田稅穀を輸送・上納することとされていたのは、忠清道・黄海道の諸邑と江原道の一部の邑であった。王都漢城に隣接する京畿も距離の面からいえば當然に「近道」の範疇に入るが、すでに明らかなように、『經國大典』では、京畿諸邑の田稅穀は漕運によらず京倉に直納する旨規定されていた。そして、京畿諸邑の田稅穀が京倉直納とされたのは朝鮮建國當初からのことと考えられるので、(18)京畿諸邑が「近道」に分類されることはありえなかったはずである。

そうなると、平安・咸鏡の二道を除く六道中で殘るのは全羅道と慶尚道のみであるが、この二道は距離的にみて「近

道」とはいいがたい。したがって、史料Cにおける「遠道」とはまさしくこの二道であったとみてよい。ただし慶尚道については、後述するように他の漕運諸邑とはやや異なった輸送方式が採られていたため、「遠道」田稅穀に關する一般的な輸送・上納期限が必ずしもすべて適用されたとはいえない。

ところで、史料Cでは、「近道」の田稅穀は「歲末」に漕運をおこなうこととされていた。しかしながら、「歲末」の漕運實施には弊害が多く、そのため政府内では、輸送・上納期限の見直しをめぐる議論がしばしばなされていた。さきに引いた史料Dは、そのもっとも早い例である。すなわち、太宗十三年（一四一三）十月、河崙等は啓して、忠淸・江原二道の穀物を「氷前」に上納するためには穀物の成熟を待たずに收穫せざるをえず、それが「積年の弊」であるとして、「春初」つまり冬を越した翌年春の輸送・上納を請うた。

河崙等によるこの提案は太宗の裁可を得た。とはいえ、それが實施に移されたかどうかは直接的には確認できない。そこで次の記錄をみてみよう。これは、河崙等の提案から五年後、太宗十八年（一四一八）八月になって、この問題がふたたび朝議にのぼった際のものである。

F　戶曹、漕轉の事宜を啓す。戶曹、忠淸道都觀察使の報に據りて以て啓して曰く、「漕轉の弊を各官に問うに、咸（みな）曰く、『歲前に收納し、歲後に上納すれば、則ち浦所の收納は冬を過ぎ弊有り。且つ盜賊畏るべし。歲前に上納すれば、則ち損實審驗の前に稅を定めて督納し、秋收・秋耕・拾栗を防（妨）ぐる有りて、將に生理を失わんとす。若し歲後に收納し、正月晦時に始めて出浦上納すれば、則ち秋耕・秋收・救荒の事、闕の一つも有ること無くして、飢饉の苦を免るるを得』と。朝啓の諸臣、各（おのおの）所見を執れば議論紛紜たり。上曰く、「其の道の監司の報ずる所に從わん」と。（『太宗實錄』卷三六、十八年八月庚辰〔三日〕條）

史料Fにみえる戶曹上啓は、忠淸道都觀察使が道内各邑に對して實施した漕運の弊害に對する調査結果の報告をそのまま傳達している。そこでは、上納期限だけではなく、漕倉での收稅期限にもあわせて言及されている點が注目される。す

なわち、収税期限と上納期限の組み合わせとして、①「歳前収納・歳後上納」（収穫年内に収税して翌年に上納）、②「歳前上納」（収穫年内に上納、よって収税も収穫年内）、③「歳後収納・正月晦時出浦上納」（収穫年の翌年に収税して正月晦日に漕運・上納）の三つがあげられている。

このうちの②の場合、田税穀が漕倉所在の浦所で冬を越すことになり、またその間には盗賊を警戒しなければならない。一方①の場合でも、「踏驗」（作柄の實地調査）前に税率を定めて徴税するために「秋收・秋耕・拾栗」（秋の收穫、麥の播種、食糧としての木の實拾い）を妨げ、人々の生活の道を失わせるものである。忠清道都觀察使はそのように報告し、この兩者はいずれも便計ではなく、殘る③の方式、つまり田税穀を「歳後」に漕倉へ收納し、正月晦日に漕運船團を漕倉所在の浦所より出港させて上納する方式こそが良策であると述べている。

要するに、史料Fの戸曹上啓では、忠清道諸邑の田税穀上納に際して③の方式を採用することが請われているのであり、少なくともそれが當時の忠清道においておこなわれていたものではなかったことは確實である。だとすれば、①と②のいずれが當時の忠清道における田税穀上納の現狀であったのだろうか。換言すれば、さきの河崙等の提案は實施されたのかどうか、ということである。そして、史料Fから判斷すれば、かりに實施されたとしてもそれは③ではなく①でなければならないだろう。

さきの河崙等の提案では、そもそも漕倉での收税期限を「歳前」「歳後」のいずれと想定していたのかまったく觸れられていない。ただ、河崙等は「歳末」上納がもたらす「積年の弊」として、成熟を待たずに穀物を收穫せざるをえないことを指摘している。この點を勘案すれば、河崙等のいう「春初」上納への期限變更は、當然に收税期限の變更をともなうものであったとみなすべきではないかと考えられる。つまり、河崙等の提案もまた、暗に史料Fにおける③の方式の實施を要請していたものと推測される。そして、そうだとすれば、太宗十八年になって戸曹を通じて忠清道都觀察使から同様の提案が再度なされたということは、太宗の裁可を得たとはいえ、河崙等の提案は結局實施されなかったということにな

ろう。太宗十八年當時の忠清道における田稅穀の輸送・上納の現狀は、依然として②であったと推測される。

さて、史料Fによれば、忠清道都觀察使の報告に基づくこのような戶曹の上啓に對して、朝臣らの間では意見の一致をみず、最終的には、太宗が「其の道の監司の報ずる所に從わん」とする裁定を下し、つまり③の方式による田稅穀の上納を實施するということでひとまず決着した。しかし、これもまた實施には至らなかった。

G　戶曹啓す、「前(さき)に『忠清道の年歉なるを以て、在前、本道にては歲前に漕運せる租稅米穀を、明年解氷後を待ちて上納するが便たり』と受敎行移するも、本道をして慶源・德恩倉の米粗を將て在前上納の數に據りて歲前に漕運せしめんことを乞う。但だ本道の人民、旣に農務を失うを慮るのみ。若し歲後を待ちて收稅すれば、則ち將に糜費して殆んど盡き、數に依りて輸納するを得ざらんとするを恐る。其れ本道各官の今年の田稅の內、供正庫上納の供上米粗を除くの外、其の餘の米粗は、各(おのおの)附近を以て慶源・德恩倉及び沿海の倉庫に須らく歲前に及び數に依りて徵納すべし。以て本曹の移文を待ち、漕運上納するは何如」と。上は之に從う。（『世宗實錄』卷一、卽位年九月戊午〔十一日〕條）

史料Fの朝議から約一か月後の同年九月、世宗は戶曹の要求を容れ、それ以前に戶曹宛てに發していた「忠清道の年歉なるを以て、在前、本道にては歲前に漕運せる租稅米穀を、明年解氷後を待ちて上納するが便たり」との王命（史料Fと關連するか）を撤回し、供正庫所納以外の忠清道からの上納田稅穀はすべて從來どおり「歲前」に漕運をおこなう措置をとった。忠清道においては、一部の例外を除いて、從來どおり收穫年內の收稅と漕運が實施され續けたのである。

ところで、このような狀況は、史料Cにいう「近道」のうちで忠清道だけに限られるものではなかった。黃海道においても、前揭史料Eから明らかなように、世宗三年（一四二一）當時、依然として「歲前」漕運が實施されており、その改革を求めた鄭文孝の上疏も採擇されなかったことから、それ以後も從來の體制が引き續き維持されたことがわかる。

では、江原道の場合はどうだろうか。史料D以降、江原道の田稅穀輸送・上納期限についての議論は實錄中にまったく確認できない。しかし、それは、江原道田稅穀の漕運期限に限っては河崙等の提案が實施されたためとみるより、忠清・

黄海道と同様、江原道でも従來の體制が踏襲されながらも、當時、江原道内の諸邑のうち漕運による田稅穀の輸送・上納をおこなっていた邑がごく少數であったために、朝議においてとくには言及されなかったにすぎないと理解すべきだろう。要するに、遅くとも世宗三年八月の時點までは、忠淸道・黄海道・江原道の田稅穀はいずれも收穫年内に漕運を實施することになっていたと考えられる。

それにしても、踏驗損實法による徵稅がおこなわれていたこの當時、前掲の史料ＤＥＦにみられたようにしばしばその弊害が指摘されながらも、こうした「近道」田稅穀の「歲前」漕運がこれほどまでに強固に維持されなければならなかったのはいったいなぜだろうか。この點を考えるうえで注目したいのが、前掲史料Ｅにおいて鄭孝文が「正月頒祿は代うるに軍資を以てし」と語っていたことである。當時の頒祿制度では、官僚への祿俸頒給は正月と七月の年二回と規定されていたが[19]、田稅穀を「歲前」に輸送・上納しなければならなかったのは、そのうちの正月頒給のためである。つまり田稅穀は、それに間に合うように上納される必要があったのである。

祿俸を年二回、正月と七月に頒給する方式は、高麗時代のそれを朝鮮建國後もそのまま踏襲したものである[20]。それゆえ、「近道」の田稅穀を「歲前」に上納するという規定も、それが正月に頒給される祿俸財源の確保と密接に關連している以上、やはり朝鮮建國當初からのものと考えてさしつかえないだろう。逆にいえば、頒祿制度が改善されない限り、「近道」の「歲前」漕運も廢止するわけにはいかなかったことになる。

Ｈ　都承旨辛引孫に命じて議政府に往きて事を議せしむ。（中略）其の一に曰く、「忠淸道の漕轉は毎に歲前に及ぶ。故に收領の時、民甚だ焉を病む。歲前に納めずと雖も、以て頒祿すべけんや。何を以て忠淸の民の休息するに便ならんや」と。喜等議して云う、「忠淸の祿轉上納、古より難きを爲す。奉使の人、此に因りて罷せらるる者頗る多し。今亦未だ其の可なるを知らざるなり。然らば姑（しばら）く歲前上納を停め、其の便否を試すは何如」と。（後略）（『世宗實錄』卷七九、十九年十二月丙寅〔九日〕條）

この記録をみると、世宗十九年（一四二七）十二月の段階では頒祿制度それ自體を改めることはせず、ただ「歲前」漕運のみを廢止（よって翌年に漕運を實施）することを試みる措置が議論されている。これが實際におこなわれたかどうかは不明だが、如上の狀況を考慮すれば、おそらく、試みられたとしてもうまくはいかなかっただろう。

さて、一方で「歲前」漕運の弊害が問題とされるなか、議政府は翌世宗二十年（一四三八）二月になって、ついに忠清道田稅穀の「歲前」漕運の弊害解消をも一つの目的として頒祿制度の改正を請うた。

Ⅰ　議政府啓す、「謹んで歷代班祿の制を按ずるに、（中略）隨時損益し、相沿襲せず。我が國は高麗の舊制に因り、初番は正月、二番は七月、都目の除職者をして並びに皆祿を受けしめんと欲す。其れ勸士養廉の意至れり。然るに初番の祿は、廣興倉常に儲くる所無く、必らず須らく忠清道は歲前に收稅漕轉して、頒祿の數に足るに庶し。故に忠清の民、毎年禾穀未だ熟さず、損實未だ驗さざるの前に、其の稅を備納す。是に由りて秋收・秋耕、以て拾栗に至るも皆遑暇無し。且つ損すと雖も實に從いて收稅する者頗る多ければ、冤抑無からず。又毎年十月に漕轉すれば、或は颶風に値いて覆沒し、或は氷合に因りて行かず、一道の民、昔年弊を受くること言うに勝うべからず。永樂七年、獻議する者上言するに、『頒祿の法は前朝に因循して分ちて二番と爲すも、祿を受くる者、正・七月に及ばざれば則ち累朝從仕すと雖も未だ祿を受くるを得ず、不均を爲すに似たり。願わくば、今年より頒祿の數、分ちて四番と爲し、毎に四孟朔に於いて頒賜せんことを』と。太宗、依りて允すも未だ施行するに及ばず。今、太宗の遺意に遵い、來る己未年より始めと爲し、一年頒賜の數を計り、分ちて四次と爲し、毎に四孟朔に於いて頒賜し、以て仕者の祿を均しくし、又忠淸道をして他道の例に依りて損實の後、始めて正月より收稅・漕轉せしめよ」と。之に從う。（『世宗實錄』卷八〇、二十年二月甲戌〔二十日〕條）

史料Ⅰによると、正月・七月の年二回の頒祿ではそれに充當する田稅穀の輸送・調達に困難を生じるのみならず、何か月も從仕しながら頒祿期に在任しなかったために祿俸を頒給されない官僚もおり、必ずしも平等公平な制度とはいえない

として、すでに永樂七年（太宗九年、一四〇九）に、祿俸は年四回、四孟朔（正月・四月・七月・十月）に頒給せんことが建議されて太宗の裁可を得ていたという。しかしそれは施行されないままになっていた。そこで議政府は、「來る己未年」（世宗一年、一四一九）より、その建議にあった祿俸の四孟朔頒給を行わんことを要請し、世宗もこれを認めた。

さて、この新しい頒祿制度の施行により、忠淸道の田稅穀は「歲前」に漕運を實施する必要がなくなった。頒祿回數が增えたことで一回の頒祿額は減少し、遭難と水路氷結の危險を冒してまで十月漕運を實施しなくとも正月頒祿の財源を確保できるようになったからである。

ここで注意すべきなのは、史料Ⅰの議政府上啓に「又忠淸道をして他道の例に依りて損實の後、始めて正月より收稅漕轉せしめよ」とあることから明らかなように、世宗二十年二月の段階で「歲前」漕運を實施していたのはもはや忠淸道だけであった點である。他の各道は、忠淸道以外の「近道」も含めてみなすでに「歲後」すなわち收穫年の翌年正月より漕倉へ田稅穀を輸納して輸送・上納することになっていたらしい。「近道」の場合、前揭史料Eを勘案すれば、それは早くとも世宗三年（一四二一）八月以後であったとしなければならない。

一方、「遠道」については、前揭史料Cから、太宗二年（一四〇二）においてすでに「明年に漕轉するを限りと爲す」ことになっていたが、これはたんに大枠としての田稅穀の漕運（漕運船への田稅積み込みと漕運船團の運航）と上納の期限を述べているにすぎず、漕倉への收稅期間については明言されていない。よって、當初から史料Ⅰにあるように「正月より收稅」することになっていたと卽斷するわけにはいかない。むしろ、前揭史料Fにおいて戶曹が「歲前上納」とともに「歲前に收納し、歲後に上納する」弊害についても述べていることからすれば、「遠道」では、當初は漕運こそ「歲後」におこなわれたものの、漕倉での收稅は「歲前」の作業として規定されていたとみるほうが妥當ではないだろうか。

「遠道」田稅穀の漕倉での收稅が收穫年の翌年正月からとなるのは、前揭史料Fにみえる戶曹上啓ののち、すなわち太宗十八年（一四一八）八月以降のある時期からであろう。それ以後、「遠道」の田稅も確實に收穫年の翌年正月に漕倉での

収税を開始し、當月晦日より漕運船に積み込んで輸送・上納するという規定が適用されるようになっていた。史料Ⅰは、そのような「遠道」田税穀の輸送・上納期限が世宗三年（一四二一）八月以降のある時期に「近道」である黄海道などの田税穀についても適用されるようになり、さらに同二十一年からは忠清道の田税穀にも擴大されたことを示しているのである。

（2）『經國大典』規定の成立

これまでみてきたように、漕運による田税穀の輸送・上納期限は、その當初、王都漢城に近い「近道」（忠清道・黄海道の諸邑と江原道の一部の邑）では收穫年内に漕倉で收税を實施して十月半ばの水路氷結以前に漕運を終えるのに對し、漢城から遠い「遠道」（全羅道と慶尚道の諸邑）ではやはり收穫年内に漕倉での收税を開始するが、漕運は翌年に實施する、というものであった。

このうち、忠清道を除くすべての「近道」「遠道」の田税穀については、世宗三年（一四二一）八月から同二十年（一四三八）二月までの間に從來の規定が廢され、收穫年の翌年になって漕倉での收税を開始し、正月晦日から漕運をおこなうように改められた。忠清道の田税穀については、頒祿制度が改正される世宗二十年まで從來どおりの規定によって輸送・上納されていたが、翌二十一年（一四三九）以降、他道と同じ規定が適用されることになった。

『經國大典』にみえる田税穀輸送・上納期限の規定が制定される以前は、原則としてこのような規定が存在したわけである。しかし、さきにも述べたように、この當時はどうも漕運作業の完了期限については明確な規定がなかったようであり、おそらくはそのこともあって、こうした規定は必ずしも遵守されなかった。次に掲げる諸記録がそれを物語っている。

Ｊ　全羅道漕船二十一艘・忠清道二艘、颶にて沒す。人の死せる者百四なり。上、甚だ之を憐み、政府に命じて米豆を賜うこと人に四石、復戸すること三年にして、今後此くの如き者有らば、此を以て例と爲さしむ。（『太宗實錄』巻二四、

十二年七月庚子〔十七日〕條）

K　夜、大風し、全羅漕船六十六艘敗没す。溺死する者二百餘人、沈水せる米豆は幷びに五千八百餘石なり。七月行船は古人の忌む所なり。是より先、戸曹は移文して云うに、「七月晦時に載船し、八月初めに發送せよ」と。水軍都節制使鄭幹、移文に從いて以て此の災いを致す。（後略）（『太宗實錄』巻二八、十四年八月甲辰〔四日〕條）

L　忠清道監司、道内各官祿轉及び先納上納の法を啓す。「在前、程途の遠近を分かち、道内沔川の犯斤川、牙山の貢稅串、稷山の慶陽浦、忠州の金遷・仰巖、京畿驪興の于音安、川寧の梨浦等の處、各（おのおの）來往附近を以て分定出浦し、祿轉は則ち二月に始納して解氷後の三月に載船し、先納は則ち七月に始納して八月入節後に載船す（後略）」と。（『世宗實錄』巻二八、七年六月乙丑〔二十七日〕條）

まず史料Jにおいて、全羅道の漕運船二十一隻と忠清道の漕運船二隻が暴風により沈没したのは八月であった。この件については、全羅道都觀察使李貴山が漕運船沈没の責任者として議政府より請罪されており、その際、太宗が「載船に遲緩し、七月に至りて漕運するは、責める無からざるなり」[21]と語っているところから、明らかに規定を逸脱していたことがわかる。

次の史料Kは、太宗十四年（一四一四）八月に全羅道漕運船六十六隻がやはり大風に遭って沈没したことを記している。このときは、戸曹が全羅道水軍都節制使鄭幹へ送った移文のなかに「七月晦時に載船し、八月初めに發送せよ」とあったというのであるから、さきにみた規定など現實にはほとんど空文に等しかったのではないかとの印象さえ受ける。

同様のことは史料Lでもいえる。ここでは、正月頒給に間に合うように上納されなければならないはずの祿轉穀の輸送が、從來は收穫の翌年二月に漕倉への收納を開始し、解氷後の三月に漕運船に積み込んでいたと忠清道監司（觀察使）は述べている。[22]

このように、實際の漕運においては規定よりも遲れる場合が常態化していたと考えられる。とくに世宗代（一四一八～

五〇）から端宗代（一四五二～五五）に至るまでの間は、私船を大量に借り上げて漕運に動員することが一般化しており、[23]それは必然的に漕運作業の遅滞を餘儀なくさせたようである。たとえば、端宗卽位年（一四五二）八月二十五日、當時朝鮮に滯在していた明の敕使の陳鈍・李寬は漢江下流に位置する楊花渡に出遊し、端宗が同地へ差し向けた鄭麟趾・金何・權蹲らに對して、江上にみえる船の私船・公船の別を問うたが、そのとき金何は次のように答えている。

M　（前略）忠淸・全羅・慶尙三道の漕轉は皆、此に達す。然るに我が國は五月に倉を開き、六月に漕轉す。七月に至るに及べば則ち風高く、漕運する能わず。故に公船無し。（後略）（『端宗實錄』卷二、卽位年八月乙酉〔二十五日〕條）

このような狀態は、結局『經國大典』が編纂されつつあった世祖代から次の睿宗代（一四六八～七〇）にかけてまで續いたものと思われる。しかも、睿宗元年（一四六八）に編纂を終えた段階での『經國大典』（戶典は『庚辰戶典』）には、漕倉での收稅期限に關する規定すら收錄されていなかったらしい。『經國大典』にそれが收錄されたのは成宗元年（一四七〇）の校勘[24]以降であったと推測される。

N　戶曹啓す、「大典は諸道浦所收稅の定限を載せず。故に守令は催督に緩く、出浦は遲滯し、乃ち翼（翌）年四五月に至り收むるを畢わる。是に由り、百姓は農月に當たりて往來輸納すれば、其の弊は貿（はか）られず。且つ此に因りて時を趁いて漕轉する能わず、以て用度の窘乏を致す。請うらくは、倉を開くの後、翌年正月を以て限りと爲して收むるを畢わり、二月望後に始めて船に載せ、霖雨前に漕轉を畢わらんことを。若し前の如く遲滯すれば、則ち其の守令は罷黜せよ」と。之に從う。（『成宗實錄』卷七、元年九月丙子朔條）

史料Nにおいて戶曹のいう「大典」とは、時期的にみて『庚辰戶典』以外にありえない。つまり、この戶曹上啓によれば、『庚辰戶典』には田稅穀の漕倉納期についての規定が記載されておらず、それゆえこの當時は守令も收稅を急がず、當年度の翌年四月ないし五月に至りようやく收納を完了するといったような狀況であった。しかし、それでは農民が漕倉へ田稅穀を輸納するのが農繁期にあたってしまうために弊害が少なくないので、漕倉での田稅穀收稅は當年度の翌年正月

までにすべてを終え、二月十五日以降にそれを漕運船に積み込んで、漕運作業も雨期に入る前には完了するようにすべきことが要請されたのである。これは成宗の容れるところとなったが、さきにみたように、最終的に『經國大典』に記載されたのは漕倉での收稅期限に關する部分だけであり（前揭史料A）、漕運期間に關する規定は明記されなかった。

また、前揭史料Aから明らかなように、『經國大典』には漕倉への納稅開始時期についての規定も記載されていたが、それは次の史料Oにみえる成宗四年（一四七三）六月の戶曹上啓の內容からすれば、すでにこの時點では存在していたものと思われる。

O　戶曹啓す、「每年田稅は十一月初一日に倉を開く。（中略）」と。之に從う。（『成宗實錄』卷三一、四年六月壬戌〔二十二日〕條）

このようにして、『經國大典』が最終的に定着する成宗十五年（一四八四）の頃までには、それが遵守されていたか否かは別としても、漕運によって田稅穀を輸送・上納する諸道諸邑の場合、漕倉での收稅業務が始まる收穫年の十一月一日より翌年正月までの間に漕倉へ田稅穀を輸納し、二月十五日以降に漕運船への積み込みに移り、雨期に入る前までには輸送・上納をすべて完了するという規定が整えられたのであった。

四　慶原倉（可興倉）所納慶尙道田稅穀の輸送・上納期限

朝鮮建國當初、慶尙道諸邑の田稅穀は大きく二つの方式によって輸送・上納されていた。まず南部地域の場合、沿海部に設けられた佛巖倉（金海）・馬山倉（昌原）・通洋倉（泗川）の三か所の漕倉を據點とする海上での漕運であった。これに對して北部地域では、忠淸道忠州の慶原倉まで陸路、農民自身によって田稅穀を輸納したのち、漢江の河川水路を利用して輸送・上納するという方式がとられた。このうち南部地域の漕運は、定宗元年（一三九九）秋に一時的に停止され、太宗元年（一四〇一）に再開されたが、それ以後、從來の三漕倉は利用されず、全羅道南端の海龍倉（順天）が收稅・載船地

とされた。しかし、太宗三年（一四〇三）五月に發生した漕運船團の沈沒事故を契機として、このような南部地域の漕運は完全に廢止となり、慶尙道内のすべての邑の田稅穀が陸路によって慶原倉（世祖十一年〔一四六五〕以降は可興倉）に納められるようになった。[25]

ところで、太宗三年以降におけるこうした慶尙道諸邑田稅穀の輸送方式は、基本的には漕運に依據したものである。しかしながら、道内各邑から慶原倉（可興倉）に至るまでの間には鳥嶺もしくは竹嶺といった急峻な峠を越えねばならず、輸送に從事する農民の負擔は、道内に複數の漕倉が設けられていた他道に比して相當に大きなものであったと思われる。わけても、太宗三年以降、新たに慶原倉（可興倉）へ田稅を納めることになった南部地域の農民にとって、それは顯著であっただろう。なんとなれば、それまではそれぞれ近くに設けられた漕倉までの輸送に從事すればよかった（太宗元年～三年は海龍倉が收稅地とされたため陸輸の距離はかなり伸びたが）田稅穀を、遠く道界を越えて忠州まで運ばなくてはならなくなったからである。

こうした農民の徭役負擔を輕減するために、洛東江下流沿岸に位置する諸邑では、邑單位に私船を借り上げて尙州まで洛東江を遡航することが許可されてはいたが、[26] それでも金海など南東端の邑の場合、忠州まで水路・陸路合わせて十八日もの期間を要した。[27]

このように、漕運とはいっても、太宗三年以前の慶尙道北部地域とそれ以後における慶尙道全邑の田稅穀輸送體制は、他に例をみない一種獨特なものである。それゆえ當然に、輸送・上納の期限についても他とは異なった規定が設けられていたことが想定される。ここでは、この點について檢討しておきたい。

太宗三年以前の慶尙道北部地域において、域内の各邑が田稅穀をいつまでに慶原倉へ輸納しなければならなかったのか、また慶原倉ではその田稅穀の漕運をいつから開始することになっていたのか、といった點に關する明確な記錄は、殘念ながらこれまでのところまったく見出せない。一方、太宗三年以降、慶尙道内のすべての邑の田稅が慶原倉（可興倉）へ輸

納されるようになって以降であれば、可興倉での収税期限について記した記録として次の二つをあげることができる。

P　檢討官李命崇啓して曰く、「臣、近く慶尙道に奉使して民閒の疾苦を問うに、田稅の輸納は十二月を以て限りと爲すも、道路險遠にして風雨祁寒なれば牛馬斃踣す。其の弊は細ならず。若し期を二三月の閒に退ければ、則ち此の弊無きに庶からん。（後略）」と。上、同副承旨玄碩圭に問うて曰く、「田稅の輸納は何を以て限りを定むるや」と。碩圭對えて曰く、「若し限りを定めざれば、將に農弊に至らんとす。誠に命崇の啓の如く、若し退けて二三月に定むれば、則ち弊無かるべきなり」と。（後略）（『成宗實錄』卷四八、五年十月庚寅〔八日〕條）

Q　（前略）孫舜孝議す、「全羅田稅の水運・陸輸、論ずる者紛紜たるは今日よりに匪ず。其の兩議に據りて之を思えば、則ち本道は慶尙道の比に如くに非ざるなり。漕路四通すれば、終に廢すべからず。然るに路に遠近有り、遠き者は陸輸に甚だ苦しみ、已むを獲ず船運し、近き者は以て陸輸するも終に害無かるべきなり。臣意うに、妄りに一道の半を分かつと謂うも、牙山の貢稅串を距つること五六日程に過ぎざる者は之をして陸輸せしめ、其の餘の遠邑は漕運するが便たり。若し牛斃れ馬死するを苦と爲すと曰えば、則ち慶尙の民、每に二月以前に稅を納むるを畢わる。廢農を以て論ずべからざるなり。姑く且に之を行い、以て其の便否を驗すべし」と。（後略）（『成宗實錄』卷二一六、十九年五月壬辰〔二十九日〕條）

まず史料Pの檢討官李命崇の上啓によれば、成宗五年（一四七四）當時、慶尙道の田稅穀は收穫年の十二月までに忠州の可興倉へ輸納しなければならなかった。そこで命崇は、可興倉に至る行程が險遠であることと、氣候の寒冷であることの二點をあげてその弊害を說き、可興倉での收稅期限を收穫年の翌年の二月・三月の閒に延長することを提起した。だがこのとき、こうした建言が採擇されたかどうかはこの記錄だけでは判然としない。

次に史料Qは、成宗十九年（一四八八）五月二十五日に李克均によって提起された全羅道田稅穀の忠淸道內浦（牙山灣周邊地域）への移納案に對して、その四日後の二十九日になされた孫舜孝の建議について記したものである。ここで孫舜孝

が、「若し牛斃れ馬死するを苦と爲すと曰えば、則ち慶尙の民、毎に二月以前に稅を納むるを畢わる」と語っているのをみると、慶尙道田稅穀の可興倉での收稅期限は、このときすでに當該年度の翌年二月を期限としていたものと考えられる。

つまり、これら二つの史料により、可興倉での收稅期限は、成宗五年以前は收穫年の十二月までとされていたのが、その後、十九年までの間に翌年二月に延長されたと理解することができる。もちろん、これをもって太宗三年（一四〇三）より成宗五年（一四七四）まで一貫して十二月が收稅期限とされていたと斷定するわけにはいかないだろう。ここではただ、文獻上に確認できる範圍で推測するにとどまらざるをえない。

さて、可興倉での收稅期限がいちおう右のように押さえられるとすれば、次に漢江を下る左道水站船[28]への積み込み、そして出港の期限が明らかにされねばならない。殘念ながら、現在のところ史料的制約のためにその子細は不明であるが、前揭史料Cでは慶尙道は「遠道」に含まれていたとみてよく、よって、漕運作業にはさきにみた「遠道」の規定が適用されたと考えられる。おそらく成宗代（一四六九～九四）のころまでには他道と同じく二月半ばより船積みして雨期に入る前までに漕運を完了するという規定が適用されるようになっていたとみて大過ないだろう。

五　京倉直納穀の輸送・上納期限

朝鮮初期、田稅穀を漕運によらずに京倉に直接納入していたのは、前述のように京畿のすべての邑と江原道の一部の邑であった。江原道については、『經國大典』の規定では京倉直納邑は七邑のみであったが、朝鮮建國當初はむしろ京倉直納が一般的であり、漕運によって田稅を輸送・上納する邑はごく少數にすぎなかった。このような京倉直納をおこなう諸邑の場合、田稅穀の輸送・上納期限として問題となるのはさしあたり京倉への納稅期限である。これについては、『經國大典』戶典稅貢條の規定（前揭史料B）によって、當該年度の翌年六月であったことがすでに明らかである。

では、『經國大典』にみえるそうした規定はいったいいつ設けられたものだろうか。次の記錄をみてみよう。

R　戸曹啓す、「（中略）謄錄に、『凡そ貢物は並びに翌年六月を限りて納むるを畢わる。其れ代納する者は須く諸司の畢納文牒を受け、方に價を收むるを許すべし。違う者は其の價を官に沒す』とあり。立法は詳密なり。（中略）」と。（後略）（『世祖實錄』巻二三、七年正月甲辰〔三日〕條）

この史料Rは、世祖七年（一四六一）正月になされた戸曹上啓を記す。これによると、このときすでに貢物の納期は當該年度の翌年六月とされていた。もちろん安易な推測は愼むべきだが、このとき貢物に關してこのような規定があったとすれば、それとともに田稅穀についても同樣な規定が存在していた可能性が想定できよう。

この戸曹上啓の前年、すなわち世祖六年（一四六〇）七月には、すでに『庚辰戸典』が編纂を終えて頒布されていた。この『庚辰戸典』は、それ以前に編纂されていた『元六典』『續六典』と、右の史料Rにもみえる『謄錄』（『戸典謄錄』）から現行の規定を採ったものであった[29]。そして、史料Rからも明らかなように、貢物に關してその『謄錄』に右のような規定があったのである。とすれば、現存する『經國大典』（『乙巳大典』）戸典稅貢條の規定（前揭史料B）は、貢物の納期に關してはこの『謄錄』の規定を下敷きにしていることが明らかであるので、當然『謄錄』には田稅に關しても同樣の規定があり、それらをあわせて一つの條文とし、『庚辰戸典』に載錄したと考えられるのである。

だが、六月を上納期限とするというのは、いずれにしても當時の稅物一般に對するきわめて大まかな規定にすぎない。京倉直納穀について、その枠のなかでもっと別の納期が定められていた可能性はないのだろうか。この點を示唆するものとして次の記錄は興味深い。

S　戸曹啓す、「京畿各官稅米豆收納の時、監考・色吏は各（おのおの）私處に寓し、托して三價と稱して米豆を濫收すれば、罪を論じて還徵せんことを請う。自今、監考・色吏を除き、差使員をして所納各司の近處に詣（いた）りて親監せしめ、納むる者をして自量納倉せしめて隨卽放還せよ。毎年、十月初十日より二月十五日に至る、監司、各官の納稅の多少を分かち、日限を量定して預め各官に曉し、所納の人名及び米豆の數を具錄し、乃ち上送を限り、以て恒式と爲せ」と。政府・

諸曹に下して同議せしむるに、判書趙啓生以爲らく、「田稅米豆、限りを定めて收納すと雖も、若し限日に至りて納倉すれば、則ち先に至る者、留連の弊有り」と。贊成許稠以爲らく、「京畿の恒產無きの民、若し事故に因りて或は先んじ或は後れ、收納齊しからざれば、則ち此の法、徒に立つるも遵守する能わず、必ず復た之を改めよ」と。（中略）命じて之を留む。（『世宗實錄』卷五六、十四年六月壬辰〔五日〕條）

この史料Sにみえる「監考・色吏」とは、ともに本來各邑の守令が執行すべき公務を委任された者で、色吏は各邑の鄕吏中から差定される實務擔當者、監考はその色吏の不正を防止し、擔當實務の執行を監督するために、各邑內の在地士族から選任される者である。(30) また、「差使員」は、ある特定の公務に從事させるために各道の觀察使によって管內各邑の守令のなかから差定される者をいう。(31)

田稅穀を京倉に直納する京畿諸邑の場合、各邑から農民が直接京倉まで搬入する田稅穀は、當初、當該各邑の監考・色吏がその收稅實務にあたることになっていたが、太宗十七年（一四一七）以後、差使員三人と開城留後司一人のみが收稅を監督する方式に轉換した。しかし、收稅作業が遲滯する弊害を生じたため、世宗卽位年（一四一八）、ふたたび監考・色吏に收稅實務を擔當させ、差使員一人を派遣してこれを監督させるよう改めた。(32) だが實際には差使員は派遣されなかったようで、それゆえ、世宗十四年（一四三二）六月に至り、史料Sにみるような戶曹の上啓がなされることになったのである。

さて、このとき戶曹は啓して、京畿各邑の田稅穀を監考・色吏が濫收するのを防ぐため、監考・色吏を除き、差使員が親監して收稅すること、そしてその際、納稅者が自量することを提言したのに續けて、納稅額の多少に應じて各邑それぞれに收納期限を設定することを請願した。具體的には、觀察使が各邑の納稅額の多少を調査して、それぞれ十月一日から十二月十五日の範圍で納期を定める、そしてあらかじめそれぞれの邑に命じて所納の人名と米豆の石數を記錄させておき、納期がくればそれによって田稅穀を上納する、というのである。

しかし、各邑ごとに個別に納期を定めると、その納期以前に田稅穀を京倉まで運搬してきた者は期日までに王都にとどまらねばならない、あるいは、事故などによって王都へ至る期日もまちまちであり、期限どおりにそろって收納することなど到底不可能である、など、この案に對しては消極的・否定的な反應が強かったため、世宗は裁可を保留した。

ここで注目すべきなのは、戶曹が各邑ごとの京倉收納期限を定めるときに用いた十月一日から十二月十五日という期間の枠である。各邑ごとに別々の納期を設定するというのは戶曹の創案と考えられるが、史料Sの文脈から判斷して、おそらくそれは實施には至らなかったと推測される。しかし、納稅期間の枠のほうは、戶曹のまったくの創案というわけではないだろう。むしろ、當時の京畿諸邑の田稅はこの枠內で京倉へ上納されており、戶曹はそれをそのまま述べたにすぎないとみるべきではないだろうか。

ここにみえる十月一日から十二月十五日までという納稅期間が、そのまま成宗代（一四六九～九四）まで踏襲されたかどうかは不明であるし、また同じく直納によった江原道の一部の邑がこれと同じ期間內に田稅を上納していたと斷定することもできない。しかしながら、この記錄から判斷する限り、京倉への納期を當該年度の翌年六月までとする『經國大典』所收の規定のほかに、京倉直納諸邑だけの別の規定が設けられていた可能性もまた否定することはできないだろう。

六　むすび

以上、本稿では、朝鮮初期において田稅穀の輸送・上納期限に關する規定がどのような過程をへて整備されていくのかをやや詳しく檢討した。推測に依據した部分も少なくないが、斷片的な史料を點綴することで、ある程度までは史實に迫れたのではないかと考える。これまでに明らかになったことは次の六點にまとめることができる。

（一）朝鮮建國當初における漕運穀の輸送・上納期限は、王都漢城からの距離によって各道を「近道」と「遠道」に分け、①「近道」では收穫年內に漕倉での收稅を開始し、十月半ばの水路氷結前に漕運を（よって上納も）完了する（規定

Ａ）のに對し、「遠道」では漕倉での收稅こそ收穫年內に開始するが、漕運は翌年に實施する（規定Ｂ）、というものである。當初、「近道」には忠淸道・黃海道と江原道の一部が、「遠道」には全羅道・慶尙道がそれぞれ含まれていた。

（二）このうちの規定Ａは、世宗三年（一四二一）八月以前には「近道」全道に等しく適用されたが、江原・黃海の二道は、遲くとも同二十年（一四三八）二月までの間に適用外となり、「遠道」同樣、規定Ｂが用いられるようになった。忠淸道についても同二十一年以降は規定Ｂが適用された。規定Ａによる輸送・上納は早くからその弊害が指摘されていたが、當時の頒祿制度と密接に關連していたために、同制度が世宗二十一年に改正されるまで、少なくとも忠淸道では適用され續けたわけである。

（三）一方、規定Ｂでは漕倉での收稅期間について明示されていないが、當初は收穫年內に收稅作業を完了することになっていたと推測される。しかし、これも成熟前に穀物を收穫せざるをえないという弊害のため、太宗十八年（一四一八）八月以降のある時期から、收穫年の翌年正月に漕倉での收稅を開始し、當月晦日より漕運を實施して上納するように改められた（規定Ｃ）。

（四）しかし、規定Ｂ・規定Ｃともに漕運の完了期限ついてはとくに示されておらず、そのためもあってか、實際には漕運を含めて輸送・上納が規定よりも遲延することが常態化していた。世宗代から端宗代にかけて漕運に私船が大量に動員されたことも、このような狀況を餘儀なくさせたと考えられる。しかも、『庚辰戶典』には漕倉での收稅期限に關する規定すら收錄されていなかったため、成宗元年（一四七〇）の『經國大典』校勘に際して、收稅期間と漕運期間についての規定を收錄することが議された。結局『乙巳大典』には收稅期間が收錄されたのみであったが、『乙巳大典』が最終的に定着する成宗十五年（一四八四）の頃までには、漕倉での收稅期間を收穫年の十一月一日より翌年正月まで、漕運期間を二月十五日から雨期に入る前までとする規定が整えられた。

（五）慶尙道の田稅穀も基本的には漕運によって輸送・上納されたが、太宗三年（一四〇三）以前はその北部、以後は

全道において田稅穀を道界を越えて陸路、忠州の慶源倉（世祖十一年〔一四六六〕以後、可興倉）へ輸納し、そこから漢江を利用して輸送・上納した。このような特殊な輸送方式に關連して、太宗三年以後、可興倉での收稅期限については他の漕運穀とは異なった規定が制定されていた。すなわち、成宗五年（一四七四）以前（ただしどこまでさかのぼれるかは不明）は收穫年の十二月までとされていたが、その後、同十九年までの間に翌年二月までに延長された。

（六）田稅を京倉に直納する京畿諸邑と江原道の一部の邑については、『乙巳大典』に、すべての租稅・貢物は當該年度の翌年六月までに納入することが規定されており、その規定が大枠としては適用された。この規定は、遲くとも『庚辰戶典』の段階ですでに存在していた。ただしこれはあくまで大枠であり、その枠內で京倉直納穀に限った規定が存在した可能性も否定できない。少なくとも世宗十四年（一四三二）當時、京畿諸邑の田稅穀の上納については、その期間を收穫年の十月十五日から十二月十五日とする規定が存在したとみられる。

瑣末な考證に終始した感がないでもないが、朝鮮初期の田稅制度を理解するための前提として、このような基礎的な事實を可能な範圍で押さえておくことはやはり必要だろう。そして、そのさきには、このような期限規定のもと、漕倉での收稅作業や漕運船への田稅穀の積み込み、漕運船團の運航、京倉における收納作業などが實際にはどのようにおこなわれていたのかを明らかにする作業が控えている。すべてを今後の課題としたい。

註

（1）漕運はまた「漕轉」ともいい、一般的には「船で物をはこぶ」（諸橋轍次『大漢和辭典（修訂版）』卷七〔大修館書店、一九九五年〕二一八頁）ことである。朝鮮時代の諸記錄においてもそのような一般的な意味でこの語が使用されている例はみられるが、その一方で、各地で徵收された田稅穀を輸送するために國家が整備した水運機構もまた「漕運（漕轉）」と稱した。いわば漕運制である。本稿では、この漕運制に基づく輸送を意味するものとして「漕運」の

語を用いる。

（2）朝鮮時代、漕運に従事した船舶は「漕運船」「漕轉船」「漕船」等と表記された。しかし、それは必ずしも漕倉に配備された漕運専用船に限られず、とくに朝鮮初期には、軍用の船舶（「軍船」「兵船」「戰艦」）を使用する場合もあれば、民間所有の船舶である「私船」を借り上げる場合もあった。それゆえ本稿では、便宜上、漕運に従事する船舶の總稱として「漕運船」を用い、漕倉所屬の漕運専用船を「漕船」、軍用船を「軍船」と稱する。

（3）廣義には王都漢城所在の官倉をいい、田稅穀の主要な納入先としては軍資監・豐儲倉・廣興倉の三官衙のものをあげることができる。軍資監は軍糧穀、豐儲倉は國用經費をそれぞれ管掌し、廣興倉は官僚への祿俸頒給業務を擔當した（『經國大典』卷二、吏典京官職條）。これら三官衙には本廳舍に倉庫を併設（本倉、または狹義の京倉）するほか、漕運穀の陸揚港である龍山江（軍資監倉）と西江（豐儲倉・廣興倉）に江倉（分倉）を置いた。軍資監と豐儲倉には、さらに漢城内の松峴に別倉も設けられていた（『太宗實錄』卷二五、十三年四月乙丑〔十七日〕條。『世祖實錄』卷二一、六年八月丁卯〔二十四日〕條、同書卷三二、十年正月乙丑〔十二日〕條）。廣興倉の本倉（狹義の京倉）はその後、西江の江倉と統合され、成宗元年（一四七〇）には豐儲倉の江倉もこれに統合された（『成宗實錄』卷四、元年三月丙午〔二十七日〕條）。

（4）『經國大典』卷二、戶典漕轉條割註。「京畿の諸邑、江原道の淮陽・金城・金化・平康・伊川・安峽・鐵原等の邑の田稅は京倉に直納す。牙山の貢稅串倉は忠淸道田稅を收む。忠州の可興倉は忠淸・慶尙道の田稅を收む。咸悅の德城倉、靈光の法聖倉、羅州の榮山倉は並びに全羅道の田稅を收む。原州の興原倉、春川の昭陽倉は並びに江原道の田稅を收む。白川の金谷浦倉、江陰の助邑浦倉は並びに黃海道の田稅を收む」。

（5）朝鮮時代の田稅制度は、土地制度とともに戰前から活發に研究されてきた分野の一つであり、現在に至るまでその成果は膨大である。そのうち朝鮮初期に言及するものも少なくないが、ここではそれらをすべて紹介・整理する餘裕はない。代表的な專論のみをあげれば、朴時亨「李朝田稅制度의　成立過程」（『震檀學報』第一四卷、京城、一九四一年）、朴定子「李朝初期公田――民田의　財政節次에對하여――」上・下（『淑大史論』第六輯、第七輯、서울、一九七一年、一九七二年）、金玉根「李朝田稅制度研究」（『釜山水產大學校論文集』第一二輯、釜山、一九七四年）、李載龔「朝鮮初期田稅制度研究」（『韓國史學』四、서울、一九八三年、『朝鮮初期社會構造研究』〔一潮閣、서울、一九八四年〕所收）、李章雨『朝鮮初期田稅制度와國家財政』（一潮閣、서울、一九九八年）姜制勳『朝鮮初期田稅制度研究――踏驗法에서　貢法稅制로의　轉換――』（高麗大學校民族文化研究院、서울、二〇〇二年）、などがある。

（6）田稅穀の輸送・上納方法に關しては、その中心的役割を果たした漕運について、まずは研究がなされるべきである。

しかし、朝鮮時代の漕運制研究はそれ自體がきわめて不振な狀況にあるうえに、とくに朝鮮初期についてはほとんど研究がなされていない狀況にあった。私はそのような現狀を多少なりとも改善すべく、これまでおもにこの時期の漕運制をいくつかの側面から檢討してきた。その結果、當時の漕運制とその運營の實態はかなりの程度まで明らかにできたものと考えている。現在までに發表した成果は次のとおりである。六反田豐「李朝初期の田稅輸送體制――各道單位にみたその整備・變遷過程――」(『朝鮮學報』第一二三輯、一九八七年)、同「海運判官小考――李朝初期におけるその職掌と創設背景――」(『年報朝鮮學』創刊號、一九九〇年)、同「李朝初期漢江の水站制度について」(『史淵』第一二八輯、一九九一年)、同「高麗末期の漕運運營」(『久留米大學文學部紀要(國際文化學科編)』第二號、一九九三年)、同「李朝初期の漕運運營機構」(『朝鮮學報』第一五一輯、一九九四年)、同「朝鮮初期漕運制における船卒・船舶の動員體制」(『朝鮮文化研究』第四號、一九九七年)、同「朝鮮成宗代の漕運政策論議――私船漕運論を中心として――」上・下(『史淵』第一三六輯、第一三七輯、一九九九年、二〇〇〇年)。

(7) 『經國大典』序。

(8) 『世祖實錄』卷二一、六年七月辛卯(十七日)條。

(9) 『世祖實錄』卷二五、七年七月丁未(九日)・癸丑(十五日)條。

(10) 『睿宗實錄』卷七、元年九月丁未(二十一日)條。

(11) 『成宗實錄』卷三、元年二月戊午(九日)・庚申(十一日)條。同書卷四、元年四月癸丑(五日)・甲寅(六日)條。同書卷八、元年十月辛未(二十七日)條。同書卷一〇、二年五月丁酉(二十五日)條。同書卷三六、四年十一月辛丑(十四日)條。同書三八、五年正月戊子(二日)條。同書卷一四七、十三年十月癸酉(八日)條。同書卷一六七、十五年六月甲申(二十九日)條。

(12) 『成宗實錄』卷一七三、十二月丙辰(三日)條。

(13) 朝鮮總督府中樞院調査課編、前揭『李朝法典考』「第二章 經國大典の制定」四九頁。田鳳德(渡部學・李丙洙譯)『李朝法制史』(北望社、東京、一九七一年二月)「一 李朝法制史――李朝固有法典の性質と立法――」一一頁。

(14) 「轉」字に引きずられたためか、李載龔は「祿轉」を動詞にとり、本來他の用途に充てられるべき稅穀を祿俸に轉用することと理解する(李載龔『朝鮮初期社會構造研究』〔一潮閣、서울、一九八四年〕「第1編第3章 朝鮮初期의 祿俸制」八〇～八一頁)。しかし、たとえば祿俸財源を確保するために設定された田地を「祿轉位田」(『太宗實錄』卷三、二年二月戊午〔五日〕條)とする記述、あるいは「祿轉及び各道の貢物、江邊に散置す」(同書卷五、三年六月庚戌〔四日〕條)という記述などからみて、「祿轉」が名詞であることは疑いなく、李の解釋は成り立たない。なにゆえに「轉」字が添えられているのかは定かではないものの、「祿轉は官吏を待する所以にして、軍資は士卒を養う所以なり」(同三年六月壬子〔六日〕條)という表現

からも明らかように、「祿轉」が官僚に頒給される祿俸財源のための田稅穀をさしていることは明白である。

(15) 六反田豊、前掲「李朝初期の田稅輸送體制」一二五～一二七頁。

(16) 六反田豊　前掲「李朝初期の田稅輸送體制一二五～一二七および一三三～一三四頁。

(17) もっとも、「近道」に黃海道が含まれていたとすれば、なぜ史料Dにおいて河崙等は忠淸・江原二道のみその田稅穀の輸送・上納期限を問題とし、黃海道については言及しなかったのかという疑問は殘る。

(18) 六反田豊、前掲「李朝初期の田稅輸送體制」一三五～一三六頁。

(19) 『世宗實錄』卷八〇、二十年二月甲戌（二十日）條。同史料は本文中に史料Iとして引用。なお、朝鮮初期の祿俸制度については、李載龔、前揭書「第1編第3章　朝鮮初期의　祿俸制」および崔貞煥『高麗・朝鮮時代祿俸制研究』（慶北大學校出版部、大邱、一九九一年）「第8章　朝鮮前期　祿俸制의　整備와　그　變動」を參照。

(20) 李載龔、前揭書「第1編第3章　朝鮮初期의　祿俸制」七三頁。崔貞煥、前揭書「第7章　高麗　祿俸制의　變遷」二二三頁。また、本文中の史料Iを參照。

(21) 『太宗實錄』卷二四、十二年七月庚子（十七日）條。

(22) なお、この史料Lにみえる「先納」とは、『太祖實錄』卷一四、七年閏五月辛巳（六日）條の淸州牧使全自粹による陳書中に、「國家の收租、每に六月の初に當たり、小麥告熟すれば卽ち之を收め、以て京倉に輸す。之を先納と謂う。年例なり」と說明されているように、秋に播種して初夏に收穫する小麥を每年六月に收租して上納することである。史料Lでは、この先納も七月から收稅を開始して八月に漕運船に積み込むとあるから、こちらも當初の規定からすれば輸送が遲延していたことになろう。ただし、先納として輸送・上納される小麥は、量的にはさほどの規模ではなかったと推測され、右に引いた記錄と史料L以外には、とくにその輸送・上納期限について觸れた記錄は見當たらない。

(23) 六反田豊、前掲「朝鮮初期漕運制における船卒・船舶の動員體制」八四頁。

(24) このときの校勘は、成宗元年二月から十月の間になされた。『成宗實錄』卷三、元年二月戊午（九日）・庚申（十一日）條。同書卷四、元年四月癸丑（五日）・甲寅（六日）條。同書卷八、元年十月辛未（二十七日）條。

(25) 六反田豊、前掲「李朝初期の田稅輸送體制」四〇～五八頁。

(26) 六反田豊、前掲「李朝初期の田稅輸送體制」五八頁。

(27) 『慶尙道地理志』總論「道內租稅捧上、載舡處及漕運水路、陸轉程途、次次施行」條。「金海は、府の南、城底の江倉に於いて船に載せ、洛東江に至るが水路十四日、嶺を過ぎて慶原倉に至るが陸路四日程なり」。

(28) 漢江での漕運には、同江（一部はその支流）に設けられた水站所屬の站船が利用された。漢江の水站は、王都漢城

より上流域を左道、下流域を右道に分け、左道に七か所、右道に一か所が設置されていた。六反田豊、前掲「李朝初期漢江の水站制度について」參照。

(29) 『世祖實錄』巻二一、六年七月辛卯（十七日）條には、「命じて新定の大典戶典を頒行せしむ。元・續六典及び謄錄内の戶典を收む」とある。ここにみえる「元・續六典」が『經濟六典』の『元六典』と『續六典』をさすことはいうまでもない。一方「謄錄」は、『成宗實錄』巻一八、三年五月乙丑（二十九日）條に、「同知事李承召曰く、『（中略）昔世宗朝、設くるべきの法有らば則ち別に條章を立て、之を名づけて謄錄と曰い、而して元・續六典を改めざるは、紛更を重んずるの所以なり。（後略）』と」とあることから明らかなように、世宗代（一四一八～五〇）以降、『元六典』『續六典』以外に新たに制定された法を別途記錄したものである。田川孝三『李朝貢納制の研究』（東洋文庫、一九六四年）「第四編　李朝初期の貢納請負」三四〇・三四四頁。

(30) 六反田豊、前掲「李朝初期の漕運運營機構」三六頁。

(31) 六反田豊、前掲「李朝初期の漕運運營機構」三三頁。

(32) 『世宗實錄』巻一、卽位年十月己丑（十三日）條。

of opinions occupied a large percentage, and on this point the palace attendants (*shizhong* 侍中) and palace attendant-in-ordinary (*zhongchangshi* 中常侍) had great influence on the emperor.

5) Furthermore, the *shizhong* and *zhongchangshi* would report to the emperor unofficially, and in this manner policy making was expedited.

6) The *zhongchao* that functioned in this manner formed the secretariat 官房 that was centered on the emperor and the *shangshu*.

THE TERM FOR PAYING THE RICE-FIELD TAX IN THE EARLY JOSEON DYNASTY, WITH A FOCUS ON SHIPMENT OF GRAIN BY BOAT

ROKUTANDA Yutaka

As a part of a broader study of the rice-field tax 田稅 in the early period of the Joseon dynasty, this study considers what sort of regulations existed at the time regarding the time limit for collected rice-field tax in each region to be sent to the royal capital Hanseong 漢城 and what was the process of its systematization, particularly in the case of transport of grain via the waterways 漕運.

In the case of shipment of the tax by boat, there where two time limits established for the payment of the tax depending on the distance from the capital. The regulation that payment must be completed by the middle of the tenth month that had applied to areas near the royal capital Hanseong, such as Chungcheong-do 忠淸道, Hwanghae-do 黃海道, and part of Gangwon-do 江原道 was gradually restricted to a smaller area due to the abuses that were reported from early on, the stipend 頒祿 system was reformed and after 1439 it was no longer necessary to ship the rice-field tax within the year of the harvest, and the rules that had been applied to the provinces far from the capital, such as Jeolla-do 全羅道 and Gyeongsang-do 慶尙道, were applied to the areas near the capital. This meant that tax would be collected in warehouses on the waterways 漕倉 within the year, but that shipment by boat would be carried out in the following year. However, there were many defects in the regulations. Furthermore, because there were no detailed regulations included in *Gyeongguk Daejeon* 經國大典, the fundamental laws of the Joseon dynasty, at the time of its compilation, the revision of regulations took place at the close of the 15th century. In the end, deposit of the

tax in warehouses on the waterways was extended from the first day of the eleventh month of the year of the harvest to first month of the next year, and time limit for the period of shipment was extended from the 15th day of the second month to the period prior to the rainy season. *Gyeongguk Daejeon* only records the term limit of payment in warehouses on the waterways.

The payment of the rice-field tax from Gyeongsang-do was fundamentally conducted via waterway transport, but the rice-field tax from a portion or the entire territory was transported for payment in a special manner, being shipped by land and stored in the Gyeongwon-chang 慶源倉 in Chungju 忠州 (in the Gaheung-chang 可興倉 after 1466), and from there via the Han-gang River 漢江. Moreover, as regards the time limit in the Gaheung-chang, regulations were established that varied from those that applied to other warehouses on the waterways. In other words, prior to 1474 payment had to be made by the 12th month of the year of harvest, but thereafter, until 1488, the time limit was extended to the second month of the following year.

As regards the counties in Gyeonggi 京畿 and some of the counties in Gangwon-do that paid their rice-field tax directly to capital warehouses 京倉, all taxes 租稅 and tributes 貢物 had to be paid by the sixth month of the next year according to regulations of *Gyeongguk Daejeon*, and this rule was generally applied. This regulation was put into effect by 1460, and it appears that there existed within this broad framework regulations that were applied only to the direct deposit of the tax in capital warehouses. Regarding the payment of the rice-field tax by various counties in Gyeonggi at least in 1432, it is certain that there were regulations that stipulated the term to be from the 15th day of the tenth month until the 15th day of the twelfth month of the year of the harvest.

THE SCHOLARLY TRADITION OF FANG CLAN IN TONGCHENG 桐城 AND ITS CONTINUATION IN THE LATE MING

MIURA Shuichi

In Wanli 25 (1597), Fang Xuejian 方學漸, then 58 years old, became convinced that the theory that there was no distinction between good and evil 無善無惡說 was mistaken. Then he attempted to fashion an order that could be applied to the changing society of Tongcheng, which had been transformed since the beginning of the Wanli era. Regarding good 善 and pattern 理 as the