

古代の韓半島のみちを探る：釜山～ソウルまでの交通路

吉 田 薫

1. はじめに

多くの遺跡や遺物の分布からも分かるように、弥生時代には確実に日本と韓国の往来があった。2016年度の研究報告で「スサノオの来たみちを探る—出雲～韓国の景観と航路—」と題して出雲から釜山までの道のりを示した。本稿はこれを引き継ぐもので、釜山～ソウル（帯方郡があったとされる）間の交通路を探索する。弥生時代（韓半島では三韓時代）における韓半島内の交通路の状況は明らかでないので、地理や河川の状況を踏まえて推考する。

なお、情報量の関係で、記述は必ずしも経路順ではない。また、主な地名の読みは稿末に示している。

2. 韓国の概要

(1) 地形

韓国は、東・西・南の三方を海に囲まれ、北は北朝鮮と国境を接している。国土面積は約 10 万 km² で日本の約 1/4 である。国土の東側に太白山脈、北東から南西に半島を横断するように小白山脈があり、東高西低の地形となっている。山地が 70%、平地が 30% で、山地の多くは老年期の山容を呈し、平地は主に西海岸沿いと南東に位置する。

(2) 4 大河川

韓国では、漢江、洛東江、錦江及び榮山江が 4 大 河川（圏域）とされている。本稿では、釜山～ソウル間の航行に利用された漢江及び洛東江を検討対象とする。

(3) 気候

韓国の気候は、大陸性気候と海洋性気候との遷移地帯的特性を持ち、冬は寒さが厳しく、夏期は暑く湿度が高い。北に行くほど冷涼乾燥、南に行くほど温暖湿潤である。年間降水量は、南海岸の一部地域は 1,800mm 程度、中部地方は 1,100～1,400mm、北部地方は 1,000～1,200mm であり、降水量の半分以上は夏に降る。

(4) 産業

農業は平地部の西部や南部を中心に行われ、米が主産物である。工業は 1970 年代に著しく発展し、「漢江の奇跡」と呼ばれた。

山地部は、焼畑、乱伐、戦争等により近年まで自然の植生に乏しかったが、森林再生の取り組みの政策がとられ、徐々に回復している。

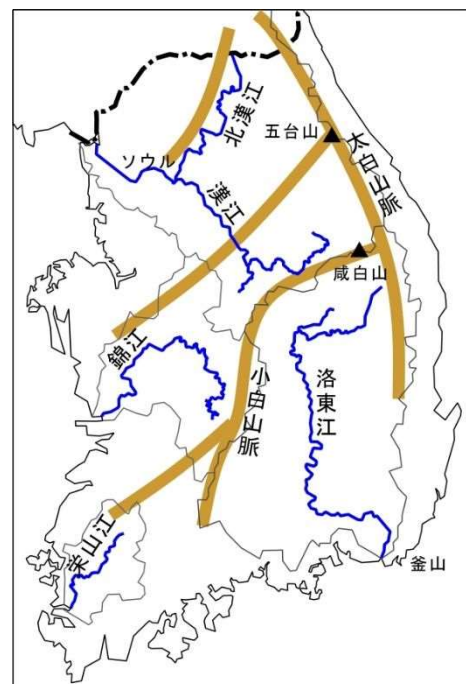


図-1 韓国の地形と 4 大 河川

3. 漢江と洛東江

(1) 漢江

漢江は、流路延長 514km の韓国第二の長さの河川で、流域面積 2.6 万 km²（このうち北朝鮮領域が 0.3 万 km²、臨津江は含まない）である。

漢江の「漢」は“大きな”を意味し、太白山脈の金剛山（1,638m）から発する北漢江と、五台山（1,563m）から発する南漢江（本流）に分けられる。北漢江は水源より南流し、春川付近で昭陽江を合わせて南西に向きを変えて南漢江と合流する。南漢江は、寧越付近で平昌江を合流して南流し、丹陽を経て忠州付近で達川、驪州付近で蟾江を合わせて西方に流下する。両河川は、ソウル付近の両水頭において合流し、ソウルを經由して江華島付近で黄海に流れ込む。

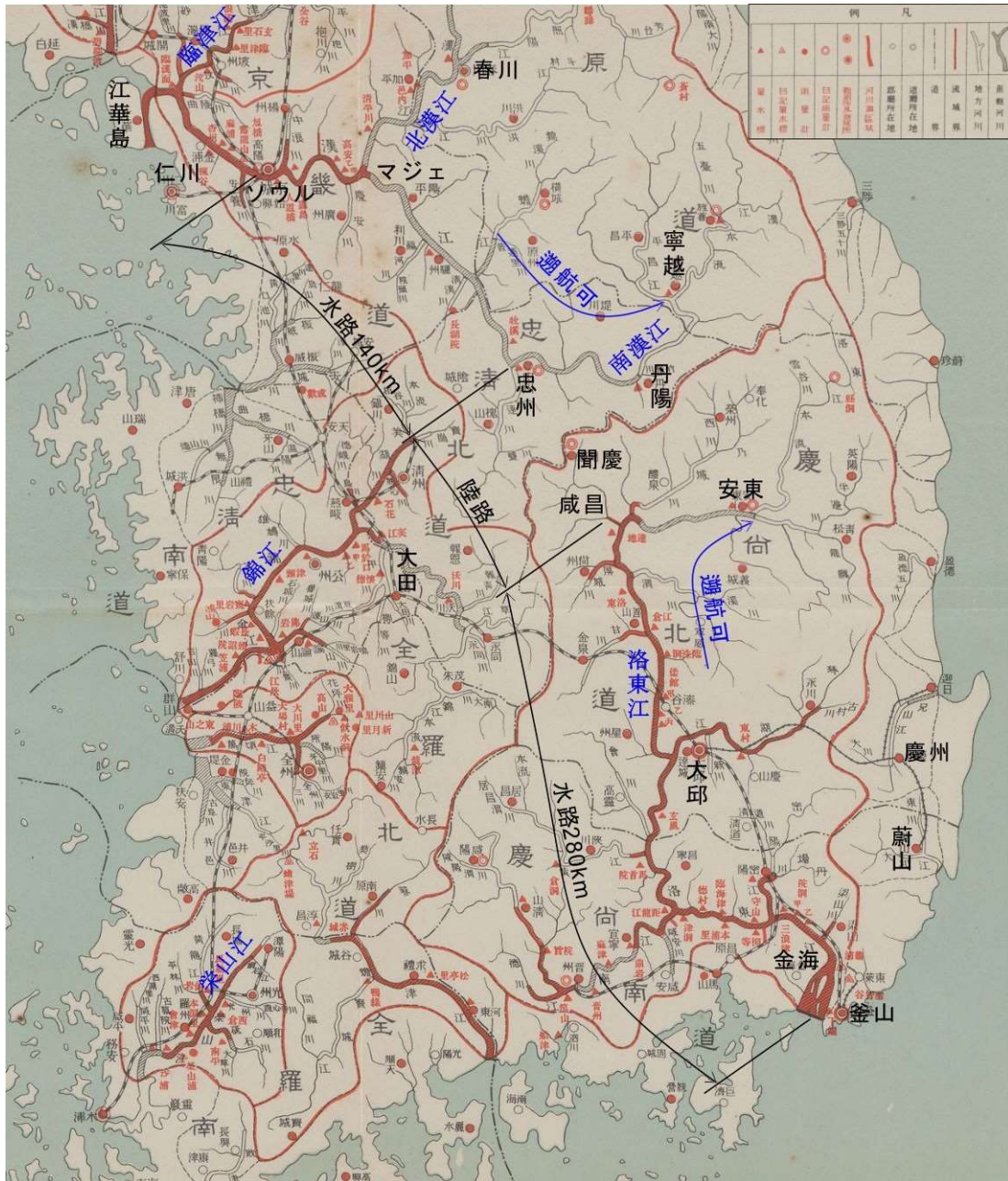


図-2 朝鮮河川調査一覧図（1929年、朝鮮総督府）

元図は拓殖大学・旧外地関係資料アーカイブより。距離はグーグルマップで測定。

地形・地質は、忠州より下流は花崗岩や片麻岩であり、山々はあまり高くなく、川沿いには沖積平野が発達する。忠州より上流は石灰岩を主体とする堆積岩層であり、一般に深い峡谷をなしている。

(2) 洛東江

洛東江は、流路延長 **525km** の韓国第一の長さの河川で、流域面積は **2.4 万 km²** である。古代の駕洛国（伽倻国、金海付近）の東を流れるのでこの名があるとされる。太白山脈の咸白山（**1,573m**）に源を発し、安東付近で西方に折れ、咸昌で乃城川や潁江と合流して南に流れを転じ、大邱で琴湖江と合流して蛇行しながら南下を続けたのち東に流れを転じて釜山近郊の金海で南海に注ぐ。地質は、東半分は堆積岩、西半分は花崗岩や片麻岩であり、**15%**程度が河川沿いや河口部の沖積層である。

(3) 河道の状況

河川を航路（水上交通路、水路）として利用する際には、河床勾配と水量が重要な要素である。河床勾配が緩やかであれば、より上流まで遡航可能となる。また、最大流量と最小流量の比である河況係数（河況係数）は小さいほど流量の変動が少なく、航行には有利である。

漢江及び洛東江の河床勾配は、大陸の河川よりも急であることはいうまでもないが、日本の大河川である利根川や信濃川と比べると緩やかである。表-1 及び図-3 を合わせ見ると、かなり上流まで緩勾配であることが分かる。李朝時代には、漢江においては上流の寧越まで、洛東江においては上流の安東まで遡航が可能であった。

表-1 漢江と洛東江の河床勾配

	漢江	洛東江
流路延長	514km	525km
下流	1/5,000	1/10,000
中流	1/1100	1/3,300
上流	1/230	1/160
船遡上	寧越	安東

(注)『朝鮮地誌資料』²⁾に基づく。

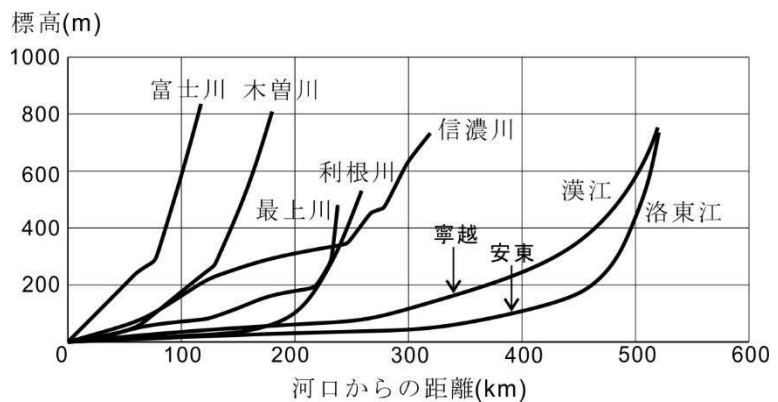


図-3 河床勾配の比較

表-2 河況係数（河況係数）

	河況係数
漢江	393or462
洛東江	633
セーヌ川	34
ナイル川	30
最上川	303
利根川	—
信濃川	40
富士川	400
木曾川	108

(注)漢江・洛東江は資料

³⁾、他は資料⁴⁾による。

河況係数（河況係数、最大流量／最小流量）は資料により、また観測期間や観測地点等により異なるので、概ねの目安である。

表-2 によると、大陸河川の流れは安定的であることが分かる。信濃川が日本の河川としては例外的に数値が小さいのは、流域形状が細長く降雨が集中しにくいことや渇水期の5月に融雪水があるからだと思われる。

漢江及び洛東江の数値が大きいのは、夏期以外の降水量が少なく、最小流量が小さいためである。

4. 古代の交通路

古代において、釜山からソウルに行く方法は、海路、陸路及び内陸水路（河川利用）の3通りが考えられる。

海路は大量輸送には適しているが、風波による海難事故や海賊等の危険が多いことは歴史が示すところである。また、半島の南・西2辺を回ることとなるので距離も2、3割長い。陸路は、沿線の勢力者（集落、小国等）の合意に基づく整備と管理が必要なので、時代を遡るほど難しいように思われる。その点、内陸水路において小船の使用を前提とすれば、流路と上陸地があれば事足りるので、古代においては最適な移動手段であったと思われる。

つまり、釜山からソウル方面に向かうには、洛東江を遡上して上流の船着場まで行き、そこから陸路に転じて分水嶺の峠を越え、漢江の船着場から船で下る、という経路がもっとも合理的であったと考えられる。

ここで、水路利用について整理しておく。

①陸路は、沿線を掌握する勢力者（集落、小国等）間の合意に基づく整備と管理が必要であり、時代を遡るほど難しいと思われる。その点、内陸水路であれば、船の通れる河川と上陸地があれば事足りる。

②朝鮮総督府の資料（1928）⁵⁾によると、漢江においては河口より寧越まで、洛東江においては河口より安東まで航行できた。1894年、英国の女性旅行家イザベラ・バードは、ソウルから寧越下流の永春まで小船で遡航した。弥生時代ごろの航行（丸太舟を含む）は、河道が整備されない状態でも可能であったと思われる。

③小船1艘で運搬できる荷物は、馬10頭分（米20俵）に匹敵したとされ、水路の方が荷物運搬には適していた。

5. 内陸水路（河川利用）

(1) 概要

釜山～ソウル間で水路を利用するとすれば、洛東江河口～咸昌まで遡航し、咸昌より忠州までは峠越えの陸路を利用し、忠州より漢江をソウルまで下航する、という行程である。

古代の水路利用の状況についての資料は入手できなかったので、近代の水運よりその状況を推察することとする。

(2) 漢江の水運

以下は、崔永俊「南漢江水運研究」（1987年、原文は韓国語）⁶⁾の要約である。

○概要

慶尚道各地から集められた税穀（筆者注：日本でいう年貢）は、洛東江を利用して尚州（咸昌）まで運ばれ、尚州から聞慶鳥嶺（ムンギョンセジェ）を越えて忠州まで陸路で運ばれ、そこから南漢江を遡上してソウルに輸送された。

・紀元前3世紀頃、三韓には70～80カ国あった。河川沿いには石器、青銅器、鉄器の遺物が多い。当時も商人集団があったはずである。

・三韓の後、百濟→高句麗→新羅へと統治が移った。

・高句麗や新羅の兵站の輸送路ともなった。

・高麗時代及び朝鮮時代を通じて、税穀輸送に使われた。

○河道と航路

・水路には、100以上の浅瀬と急流があった(図-4)。瀬とプール(筆者注:瀨)が交互に存在し、プールは数100~数1,000mの長さがあった。

・河状係数(河況係数)が大きく、出水期に水量が増大し、渇水期には川底が露出した。

・河口から忠州、丹陽を経て寧越まで遡上できた。丹陽~寧越は曳船であった。寧越より上流は、水深が浅い箇所や瀬が多く、主として出水期に筏流しが行われた。

・大船の航路は、幅10~15m、深さ3mが必要であった。

・マジェ(馬峴)~忠州間の約100kmは、山は低く川は広く、流速は遅い。湖状の箇所や、水深が浅い瀬も多数ある。地質は花崗岩や片麻岩などで、肥沃な沖積地も多い。

・忠州~丹陽~寧越間の約120kmは、石灰岩が主の堆積岩層で、深い峡谷が続く。

・堆積土砂の浚渫が必要だった。

○航程と河港

・ソウル(龍山)を起点とした航行所要日数は表-3のとおりである。

筆者注:英国の女性旅行家、イザベラ・バードは、1894年4月に全長28フィート(8.5m)、幅4.1フィート(1.25m)の小船でソウルから永春まで遡航した。急流と浅瀬の船曳き、船頭の怠慢などにより進度の遅さについて不平を述べているが、表-3に示す「上り」の所要日数と同等である。船頭には航程の目安があったと思われる。

・河港には、棧橋、倉、関防(城等)、寺・堂、商業施設、村落があった。

・定期市場や不定期市(干潟場)が発達し、水路を主軸とする交易路を構成していた。

表-3 ソウルから・までの所要日数

	上り 日数	下り 日数	バード (上り)
ソウル	—	—	—
驪州	5	2	4
忠州	7	4	8?
清風	10	—	10
丹陽	13	5	13
永春	17	6	16
寧越	20	—	—

(注)イザベラ・バードの航行は筆者が追加。

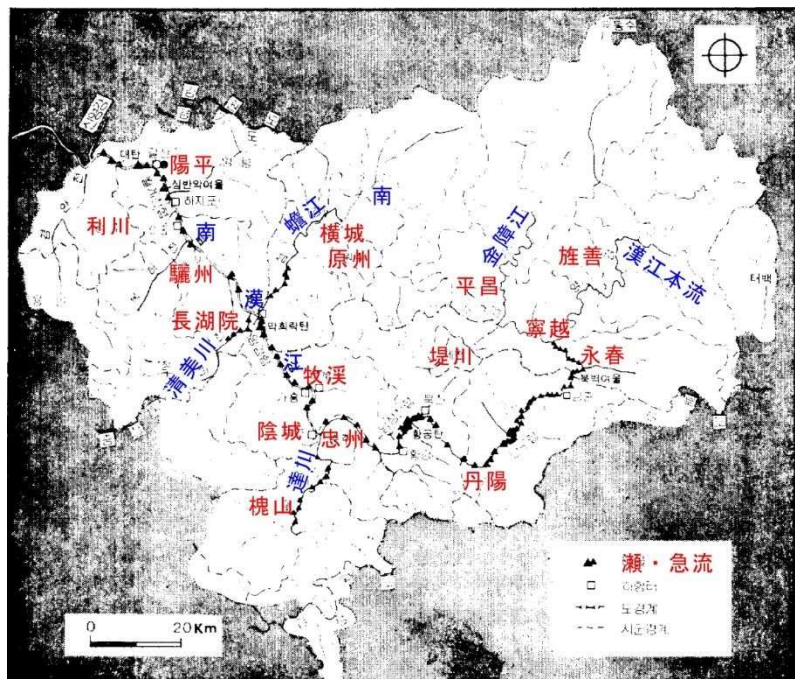


図-4 南漢江の難所の位置

○船舶と運搬物資

・船の大きさは大（長さ 50 尺、幅 10 尺余）、中、小等、様々であった。

（注 s）『経国大典』营造尺（1 尺=31 cm）

・船底は平らで、海船に比べて長さが長く、狭かった。

・1 枚帆の帆掛け船であり、プールでは帆をあげて航行した。

・上流からは鉄・木材・米穀等、下流からは塩・魚塩（塩辛）等が輸送された。

○運航と衰退

・運航は春から晩秋に行われ、水位が高い夏が最適だった。

・11 月末～2 月末までは水量が減り結氷し、水運は中断した。

・瀬や急流を通過するため、船団を組んで遡上した。

・20 世紀初頭より、京釜線開通（1904 年）に代表される鉄道や新作路（筆者注：新設道路）の整備が進み、水運は衰退した。

・農耕地を守るための河川堤防の築造も水運の衰退に拍車をかけた。

・1948 年、水運は終焉した。

○その他

・朝鮮時代には、陸路は行政通信路、水路は貨物輸送路であった。

・上流地方の森林乱伐と焼畑農業は、土壌侵食と斜面崩壊、河床の上昇をもたらした。

(3) 洛東江の水運

洛東江は、嶺南地方の内陸交通の動脈であった。河床勾配が緩やかであり、河口から安東まで船で遡上することができた。高麗時代から朝鮮王朝にかけては、税穀の輸送ルートとしても機能し、沿岸に河港と倉庫が立地していた。

詳細については不明だが、河道や水運の様子は前述の「漢江の水運」と同様な状況であったと思われる。



写真-1 陸路から水路へ



写真-2 航行の様子



写真-3 船着場と市場のジオラマ（部分）



写真-4 船着場（達川）周辺の現在

※写真-1～3 は、牧溪ナル文化館の展示を撮影

6. 陸路（咸昌～忠州）

(1) 概要

洛東江上流から漢江上流を結ぶ李朝時代の陸路は、尚州（咸昌）～忠州、及び安東～丹陽の2ルートがあった。

尚州（咸昌）から聞慶鳥嶺（ムンギョンセジェ、標高642mの分水嶺）を越えて忠州に向かうルートは、“科挙の道”（科挙受験の道）として3つの関門や古道（イエツキル）博物館などとともに、現在は観光地となっている。聞慶鳥嶺に至る途中及び峠周辺には難所もあり、難行についての詩碑がいくつも建てられている。

聞慶鳥嶺越えのルートは李朝初期に開かれたものであり、それ以前は鶏立嶺（ハヌルジェ）を越えるルートであったとされるが、古代においても小規模な道が存在した可能性はある。

(2) ルート検討

陸路のルート検討には、古代と同様に徒歩が重要な移動手段であった頃の大正4（1915）年測図の朝鮮五万分一地形図（朝鮮総督府陸地測量部）を用いる。古代における洛東江及び漢江の陸路の発着点は同地形図に載る船着場と仮定し、洛東江においては咸昌・鳳凰台、漢江においては忠州・達川及び忠州上流の寒泉里とする。

A ルート

咸昌・鳳凰台～28km～聞慶邑～17km～弥勒里～18km～寒泉里のルートで、計63kmとなる。鳥嶺関を経由するルートがない場合の、洛東江と漢江を結ぶ最短の陸路である。このルートの陸路距離は短いが、その分、水路区間が長い。

なお寒泉里は、1986年に建設された忠州ダム（堤高97.5m、堤頂長447m、総貯水容量27.5億m³）の貯水池下となっている。

B ルート

咸昌・鳳凰台～28km～聞慶邑～17km～弥勒里～鶏立嶺経由10km～温泉里～18km～忠州のルートで、計73kmとなる。船舶は交通の要衝である忠州までは安定的に漕上できるので、陸路距離は長いが古代においてもこのルートが選択された可能性はある。



写真-5 鳥嶺関第1関門

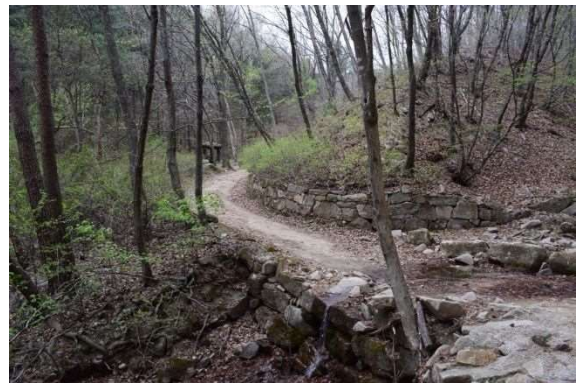


写真-6 聞慶古道



写真-7 鳥嶺関第3関門

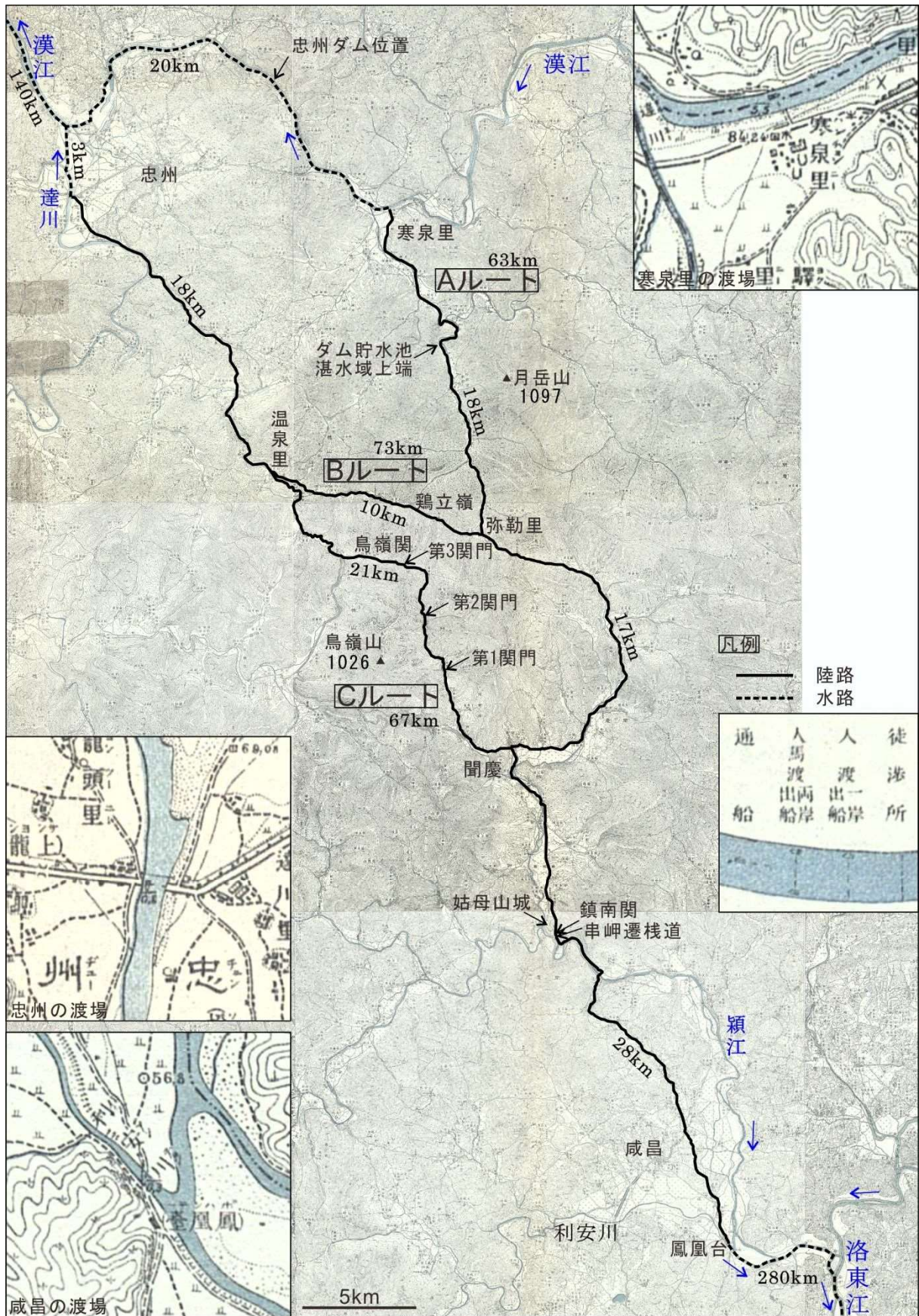


図-5 洛東江上流～漢江上流を結ぶ陸路（地図は資料7に基づく。）

C ルート

咸昌・鳳凰台～28km～聞慶邑～鳥嶺関經由 21km～温泉里～18km～忠州のルートで、計 67km となる。B ルートよりも短いので、近代の主たる交通ルートである。

7. 所要日数

洛東江河口から咸昌まで水路、咸昌から忠州まで陸路、忠州からソウルまで水路、という行程の所要日数は次のとおりである。

(1) 航行の日速度

崔永俊「南漢江水運研究」(1987)による。

龍山(ソウル)～忠州の距離 = 140km

上り 7 日 → 140km/7 日 = 20km/日

下り 4 日 → 140km/4 日 = 35km/日

(2) 歩行の日速度

「1950 年代ごろまで徒歩交通が重要な交通手段であり、市場通いなど、片道 50 里程度は徒歩で行き来していた」⁸⁾とされる。これに基づき 1 日の歩行距離を 50 里 (21.6km) とすると、各ルートはそれぞれ 3 日～4 日 (切上げ計算) となるが、峠路であることを勘案して全ルート 4 日とする。

(注) 朝鮮の尺度(周尺): 1 尺=20cm (諸数値あり)、1 歩=6 尺=1.20m、1 里=360 歩=432m

(3) 釜山～ソウル間の所要日数

航行及び歩行の日速度を用い、表-4 において計算した。所要日数は、ソウル～釜山(下り) 19～20 日、釜山～ソウル(上り) 22～23 日という結果となった。所要日数に差があるのは、漢江の航行距離が洛東江の航行距離より短いためである。ただし、難所の存在等の事情は考慮しておらず、目安の日数である。

表-4 水路を利用した釜山(金海)～ソウルの所要日数(推定)

経路	行程	合計	内訳			
			日速度	ソウル～忠州 漢江	忠州～咸昌 陸路	咸昌～金海 洛東江
Aルート	距離(km)	503	—	160 (140+20)	63	280
	日数	20	上り(20km/日)	8	4	14
		23	下り(35km/日)	5	4	8
Bルート	距離(km)	493	—	140 (+3)	73	280
	日数	19	上り(20km/日)	7	4	14
		22	下り(35km/日)	4	4	8
Cルート	距離(km)	487	—	140 (+3)	67	280
	日数	19	上り(20km/日)	7	4	14
		22	下り(35km/日)	4	4	8

(注) 端数は切り上げている。矢印は加算の順序である。達川～忠州3kmは加算しない。

洛東江河口部(金海)は、現在は釜山広域市に所属。

8. 魏志韓伝のルート

魏志韓伝及び魏志倭人伝(いずれも『三国志』魏書・東夷伝)には、帯方郡(ソウル説)から邪馬台国まで 12,000 里(うち韓半島内 7,000 里)で、総日数は陸行 1 月水行 10 日(計 40 日)と記載されている。実距離を勘案すると、1 里≒77m(短里説)で記載されていると考えられる。

日速度は陸行も水行も同じと割切れば、300里／日（23km／日）となる。韓半島内の移動日数を計算すると7000里／300里≒23日となり、前述の釜山～ソウル間の所要日数とほぼ一致する。帯方郡から狗邪韓国への道のりは海路であったとする説が主流だが、内陸水路の移動が安全かつ短距離であることなどを考えると、韓半島内の移動は水路が使われたのではなかろうか。つまり、水行10日は狗邪韓国～末蘆国の行程であり、韓国内の行程「循海岸水行」の記述は、半島なので海岸沿い、河川の水行は内陸なので陸行に区分された、という解釈である。残る陸行7日は日本国内の移動である。

9. おわりに

古代から多くの文物が韓半島から直接、または中国からの経由地として日本にもたらされたことは明白だが、韓半島内の移動経路については、実理的な論説が見つかからない。それが本稿の執筆動機である。不明な点も多いので、今後、有用な資料・情報が入手できれば、適宜追加・訂正を加えたい。

本稿の著述に当たっては、インターネットにより朝鮮総督府資料（国会図書館デジタルコレクション）や韓国論文等多くの情報を得た。また、ネット上の翻訳機能の向上により韓国語資料も解読できた。以上、参考までに報告しておく。

参考資料

- 1) 朝鮮総督府：朝鮮河川調査一覽図，朝鮮関連地図，旧外地関係資料アーカイブ，拓殖大学図書館，1931.
- 2) 朝鮮総督府：朝鮮地誌資料，p82, p83, p86, p87, p102, 1919.
- 3) 森平雅彦：漢江・洛東江の河床勾配，朝鮮後期における漢江舟運の運行実例から－「朝鮮半島の水環境とヒトの暮らし」に関する予備的考察（1）－，九州大学大学院人文科学研究科『史淵』第150輯，p7, 2013.
- 4) 宮本武之輔：河川工学，p159, p160, アルス，1936.
- 5) 朝鮮総督府：朝鮮の河川，p32, 1928.
- 6) 崔永俊：南漢江水運研究，地理学第35号，pp49-82, 1987.
- 7) 朝鮮総督府：朝鮮五萬分之一地形圖，<https://db.history.go.kr/item/level.do?itemId=jnm>
- 8) 轟博志：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，立命館地理学第22号，p70, 2010.

※2), 4), 5)は、国会図書館デジタルコレクション。

参考（主な地名の読み）

漢江：Hangang	ソウル：Seoul	寧越：Yeongwol
南漢江：Namhangang	龍山：Yongsan	安東：Andong
洛東江：Nakdonggang	驪州：Yeoju	鳥嶺関：jolyeongwan
錦江：Geumgang	牧溪：Mokgye	聞慶：Mungyeong
榮山江：Yeongsangang	忠州：Chungju	咸昌：Hamchang
達川：Dalcheon	清風：Cheongpung	大邱：Daegu
月岳山：Woraksan	丹陽：Danyang	金海：Gimhae
鳥嶺山：jolyeongsan	永春：Wingchun	釜山：Busan