

東南中国，呉越水郷地域における歴史都市の 「夾城作河」構造について

鍾 獅（上海師範大学）

- I. はじめに
- II. 古地図から見た蘇州城の「夾城作河」構造
- III. 蘇州城の立地と「夾城作河」構造の歴史的背景
- IV. 淹城遺跡と蘇州城の「夾城作河」構造との類縁関係について
- V. 呉越地域における他の歴史古城にみる「夾城作河」構造

I. はじめに

古代、中原（黄河の中流・下流域）に源を發した中国の都市文明は長い歴史をもつ。中原の都市造営の思想は、東アジア諸国の築城史にも大きな影響を及ぼした。『周礼 考工記』などの古典籍に説かれた都市の平面形態と内部構造に関する思想とプランは、後世の都市建設において理想型とされた。例えば、矩形の内城と外郭とそれをめぐる濠という都市の平面形態、国都から一般の県城までの都市ヒエラルキー、また、宮城や官庁、市場、社稷壇、宗廟、庶民の居住地区の都市内の配置パターンなどの事象は、中国の歴史都市建設上の伝統的基本型だと観念されてきた。しかし、中国のように亜大陸にも相当する広大な領域において、歴史都市の全体像を把握するためには、こうした中原における伝統的基

本型に加えて、他の諸地域において生まれた様々な都市体系の起源や特質、また諸地域の都市体系間の相互作用や相互の影響などと関連させながら考察することが必要である。

本稿では、東南中国の呉越地域における歴史都市の特質について、都市形態や都市景観史などの視角から探っていきたい。呉越地域は、地理的には長江以南の揚子江（長江）デルタ、太湖平野、寧紹平野を含み、総面積が約5万km²の東アジアでも有数の大平原である。この地域は、河川密度が非常に高く、湿地や沼地が卓越する景観から「水郷澤国」あるいは「魚米の郷」と呼ばれる世界的に有名な地域である。歴史的・文化的には、河姆渡文化や良渚文化など独自の先史文明がこの地域で古くから繁栄し、春秋戦国時代においては呉、越という二つの強権国家が成立した。方言や民俗などにおいても中国の中でとりわけ地域色の濃い「呉越文化」という地域文化圏が形成された（Fig. 1）。

本稿は、呉越地域における歴史都市の「夾城作河」構造に焦点を当てて考察を加える。「夾城作河」とは、城郭都市において、「外濠」と「内塹」という二重の濠が設けられ、その「外濠」と「内塹」が、各々城壁の外、内の両側から城壁を圍繞する構造である。その都市のレイアウトからみれば、都市を取り囲む城壁の部分が「外濠」と「内塹」との二

キーワード：中国都市史、夾城作河、呉越地域、蘇州、外濠と内塹

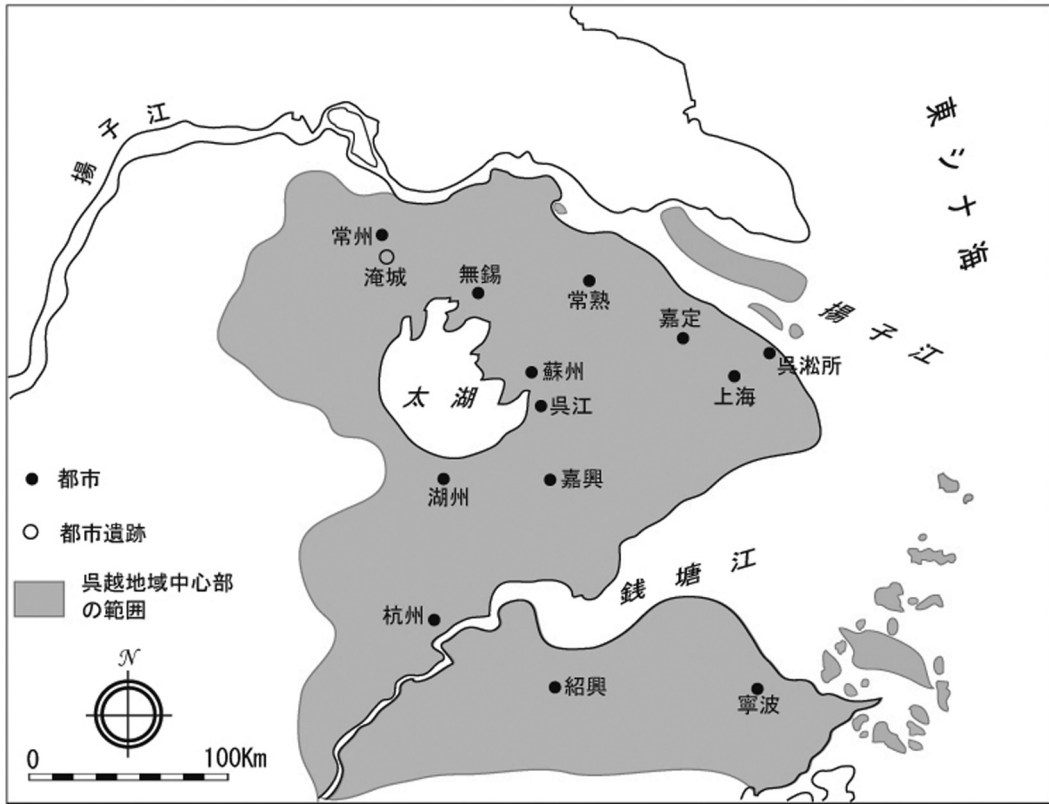


Fig. 1 呉越地域図

重の人工河川に挟まれて、あたかも環礁のような環状の形を呈している (Fig. 2)。

後述するように、「夾城作河」構造は、呉越地域特有の地理環境の中で形成された極めて特色ある都市景観であると考えられる。しかし、この「夾城作河」構造の存在については、これまで断片的には指摘されたことはあるが、中国都市史の中に位置づけようというような研究は未だ行われてはいない。中国の古文献にも、これに関する記事は僅かに見えるのみである。それ故、呉越地域の「夾城作河」構造は今日の歴史都市の保護事業においても見過されている。以下、筆者は「夾城作河」に関する諸資料を整理することから始めて、この構造の特徴について初歩的な考察を行いたい。

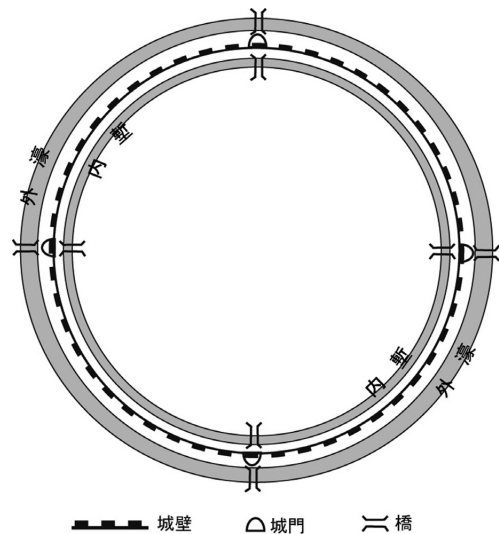


Fig. 2 「夾城作河」構造のモデル

II. 古地図から見た蘇州城の「夾城作河」構造

近年の急激な経済発展によって、呉越地域の歴史都市の景観は大きく改変されたが、一部の古城には、なお「夾城作河」構造が部分的に残されている。その中で最も代表的ものは、春秋戦国時代に呉国の都城であった蘇州である。

上述の定義にもとづいて、蘇州城における「夾城作河」構造の城壁、外濠、内塹という三要素を考えてみよう。

2004年の蘇州古城の平面形態を表したFig. 3からわかるように、古城の外濠は今日でもよく保存されている。外濠の形状はほぼ長方形で、幅が約30~100m、周長が14,080mである。図のように外濠の東西部分では中ほどで外側にやや突き出ている、全体として隋代よ

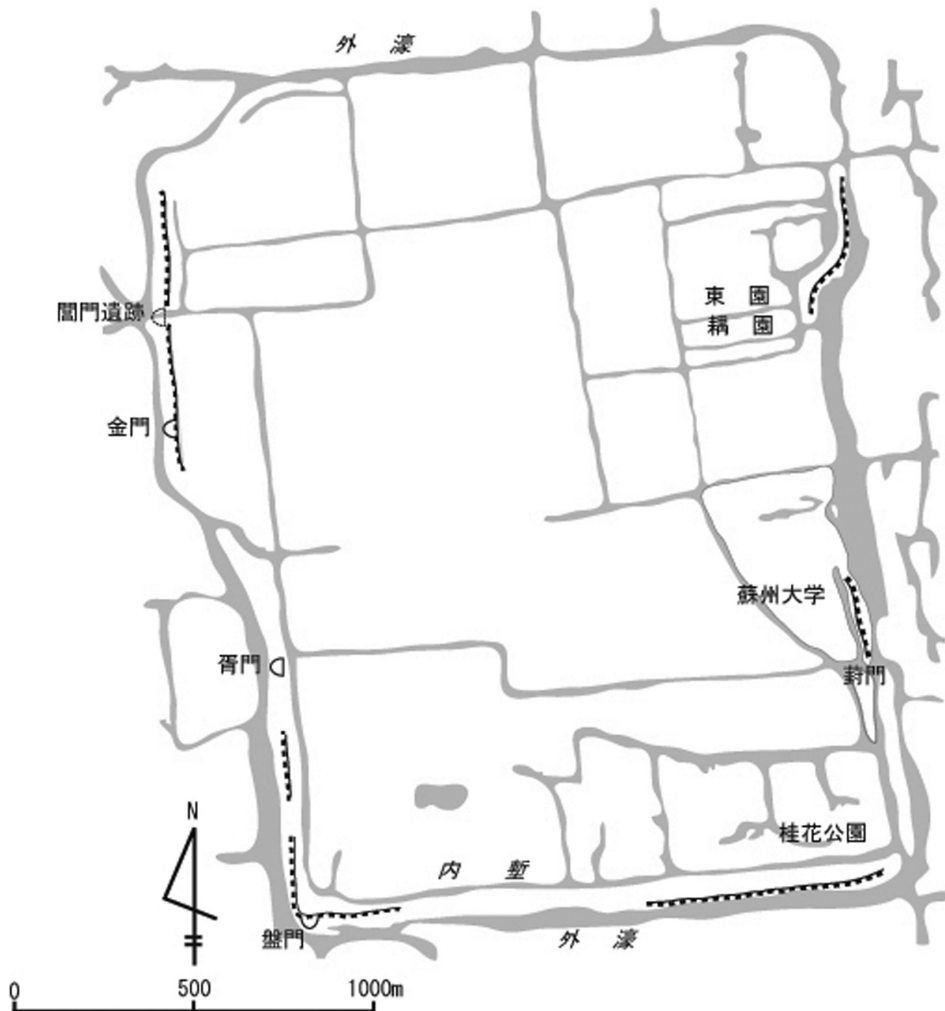


Fig. 3 2004年の蘇州城

注：ベース・マップには、“蘇州古城區地図”（『蘇州市志』所収）を利用。

り形成されてきた「亜」字型の城の輪郭をよく継承していると考えられる。しかし、古い城壁は、1958年およびその後の都市改造によって大部分が取り壊され、現在、ただ盤門、金門、胥門、葑門、桂花公園と東園付近の6カ所にのみ断続的に残っている。7つの城門も、1949年以降、次々に取りはらわれ、現在では、盤門、胥門、金門と閶門遺跡のみがわずかに残っている¹⁾。また内塹は、盤門、桂花公園、蘇州大学、東園付近で見ることが

できる。この4カ所では、城壁、外濠、内塹の三要素がそろい、部分的であるが環礁状パターンを確認できる。これら4カ所では近代工業化以前における蘇州城の「夾城作河」景観がよく維持されていて、近年開発が始まった「蘇州環古城風貌帯」という歴史保護・旅游観光ゾーンにも組み込まれている。

Fig. 4は1949年当時の蘇州古城の形態を表した図である。外濠、城壁、内塹の三者が連続して三重の環状にこの古城を取り巻き、全

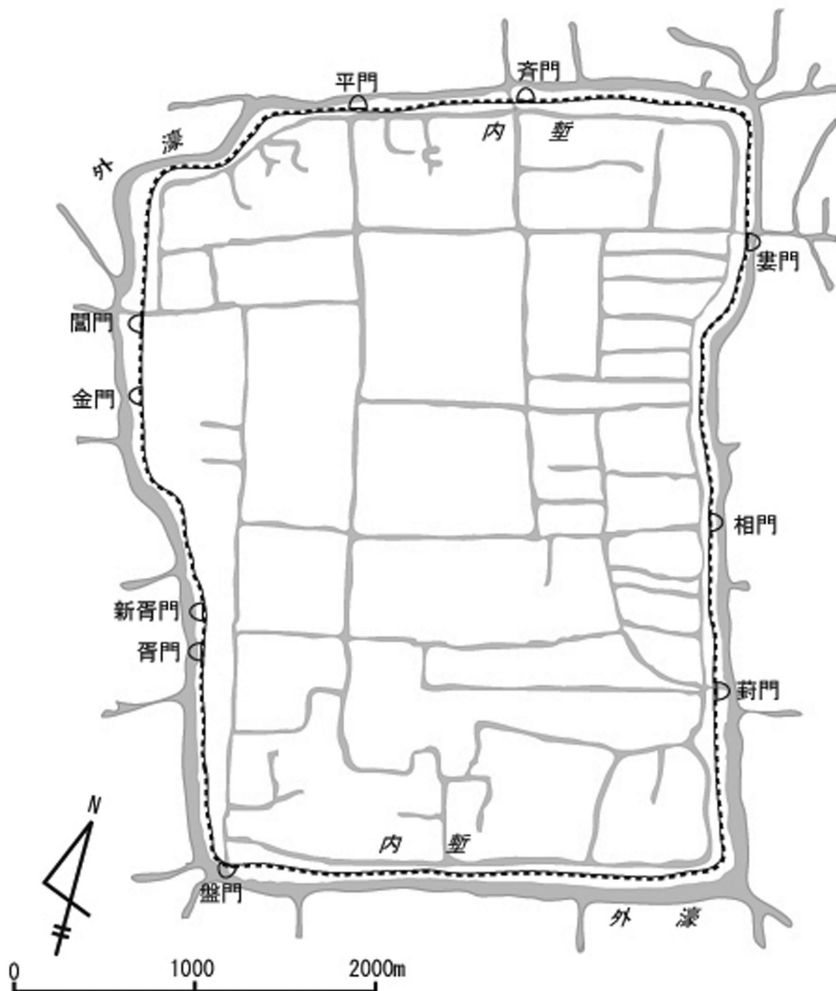


Fig. 4 1949年の蘇州城

注：ベース・マップには、“蘇州城市道路系統與河道水網的關係示意図”（『中国城市建设史』, p.238, 北京:中国建築工業出版社, 2004）を利用。

体として完全な「夾城作河」構造を構成している。しかし、蘇州における「夾城作河」構造の歴史は近代に止まらない。それは蘇州城の代表的な古地図上にも現れている。次に、1783年に刊行された『姑蘇城図』(Fig. 5)、1639年に刊行された『蘇州城内水道四隅分治図』(Fig. 6)、中国現存最古の都市図——1229年に成立した有名な『宋平江図』(Fig. 7)から、この構造について確認してみよう。

上記の清、明、南宋時代の三点の古地図は、当時の測量・作図技術の限界から多少の歪みを生じているが、外濠、城壁、内塹の三者の存在は明瞭に確認できる。さらに、河川や城門の所在、居住区画の配置などから細かく地図を分析することで、蘇州城の「夾城作河」構造が、1229年の『宋平江図』作成の時点には既に存在しており、後の明、清時代に継承されていったと判断できる。

Ⅲ. 蘇州城の立地と「夾城作河」構造の歴史的背景

では、蘇州城において「夾城作河」構造はいつ出現したのだろうか。『宋平江図』より古い地図が現存しないため、次に文献史料の記事を通じて「夾城作河」構造の形成の歴史について探っていく。

1229年以前の蘇州古城については、南宋の1192年に成立した『吳郡志』に、「今、城下にただ外濠が存在し、即ち漕河なり」とあり、また、「錦帆涇、即ち城内の城に沿う濠なり、……今の濠は、かつて大舟が通航したが、あちこちに民間の侵食によって通航できない処もある」とある²⁾。この記載から、当時、外濠、城壁と内塹の三者が存在していたと推定できる。また、北宋の1074年に成立した『吳郡図経統記』には、五代後梁の龍徳年間(921~923)に吳越国の錢鏐政権が、蘇州城の城壁の外면을煉瓦で覆ったと記されている³⁾。このことに関して、明代の1474年に成立した『姑蘇志』に、より詳しい記事が見える。

すなわち、後梁の龍徳二年(922)に「始めて煉瓦を以て磚甃を作る。高さは二丈四尺、厚さは二丈五尺、内外ともに濠が有る」とあり⁴⁾、当時、城壁の内と外にそれぞれ濠があったという事実が明記されている。このことから、蘇州城の「夾城作河」構造は、遅くとも後梁の龍徳二年(922)にまで遡ることができる。

ところで、現存の史料中には922年以前の「夾城作河」に関する記事は見ることができない。次に創建以来、蘇州城の都市形態の変遷史からこの問題を考察する。

蘇州城の創建に関する記事は、主として秦漢時代に成立した古典籍である『吳越春秋』、『越絶書』に見える。『吳越春秋』には、春秋時代の呉王闔閭元年(BC514)に、呉王闔閭が呉の都として初めて蘇州城を築城したが、当時の蘇州城は周囲47里、8つの陸門と8つの水門が設けられていたと記されており、また『越絶書』にも類似の記事が見える。この2種の史料の記事と、後世の文献の記事や近年の考古学的発掘調査の成果などを利用して以下のように推察することができる⁵⁾。

まず、城壁の長さについては、上述のBC514年の記事とその後の歴代文献の記事などの間には、大差がないことが近年の研究から明らかにされている⁶⁾。また、1950年代以来、相門、盤門、胥門、閶門、平門、斉門付近での発掘調査によって、蘇州古城の城壁は、遅くとも漢代までに形成されており、後世においても、その基本レイアウトには、大きな改変はなかったと判断されている⁷⁾。

次に、創建期に設けられた8つの陸門、8つの水門という城門の配置は、後世まで長期にわたりそのまま継承されていったと考えられている。すなわち、3世紀の『吳都賦』には、当時蘇州城の交通は、8つの陸門と8つの水門、そして城内の6つの水路に頼っていると記され⁸⁾、9世紀の蘇州を詠んだ詩歌や『吳地記』にも、当時「八つの門は、いずれも水陸の交通路に通じている」と記される⁹⁾。

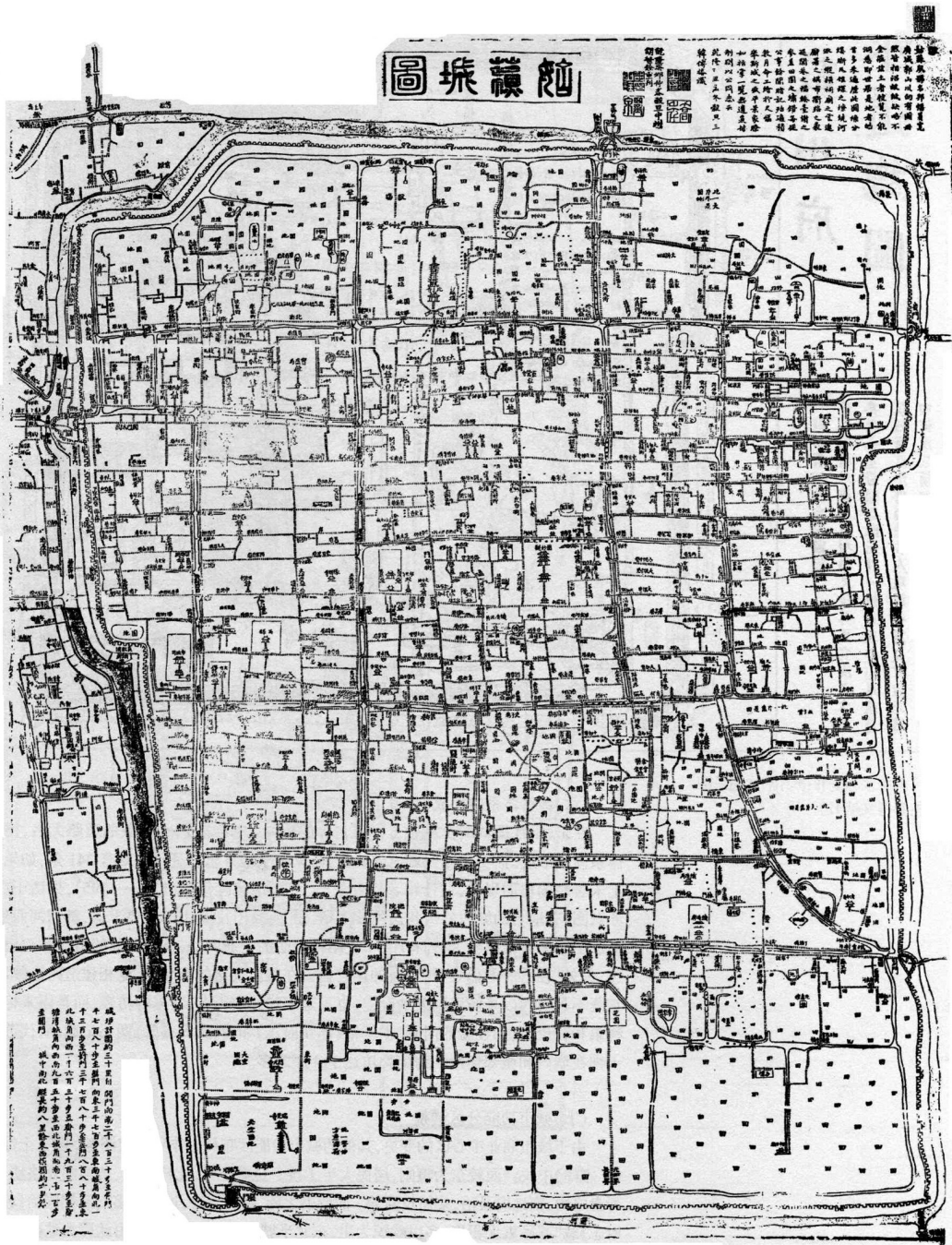


Fig. 5 姑蘇城圖 (紀元1783年)
張英霖『蘇州古城地圖』(古吳軒出版社, 2004年)所載。

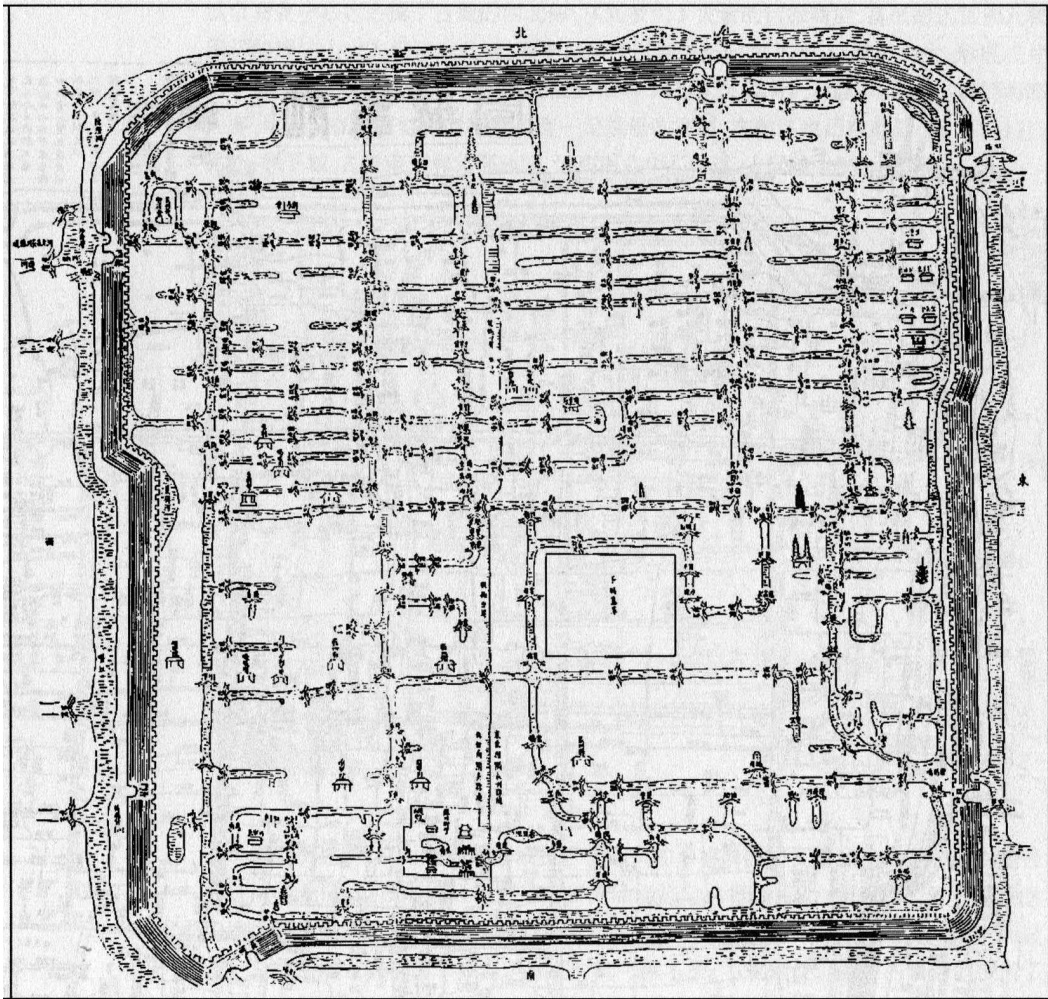


Fig. 6 蘇州城内水道四隅分治図（紀元1636年）
明・張国維『吳中水利全書』卷一「蘇州府道城内水道図説」所載。

唐代以後，時には城門の存廃があったものの，城門の名称と位置には大きな変動はなく，ほとんどの城門の名称は地名として現在にいたるまで用いられている。さらに，近年の齊門古水門遺跡¹⁰，相門古水門遺跡¹¹の考古学の発掘も，この2つの水門の歴史が，それぞれ宋代，六朝時代にまで遡ることができることを証明している。

さらに，城内の水系に関しては，今でも見

られる所謂「三横四直」，つまり「東西に3本の水路，南北に4本の水路」という基幹水路の構造と，この基幹水路から分岐する多くの支流からなる水路システムは¹²，古くから形成されたと考えられる（Fig. 3）。明末の『吳中水利全書』には，既に「城内の河流は，三横四直の外に，縦横に走る水路はなお（その数は）百本を数える，……唐，宋，元を経ても土砂でふさがらず。」とある¹³。唐

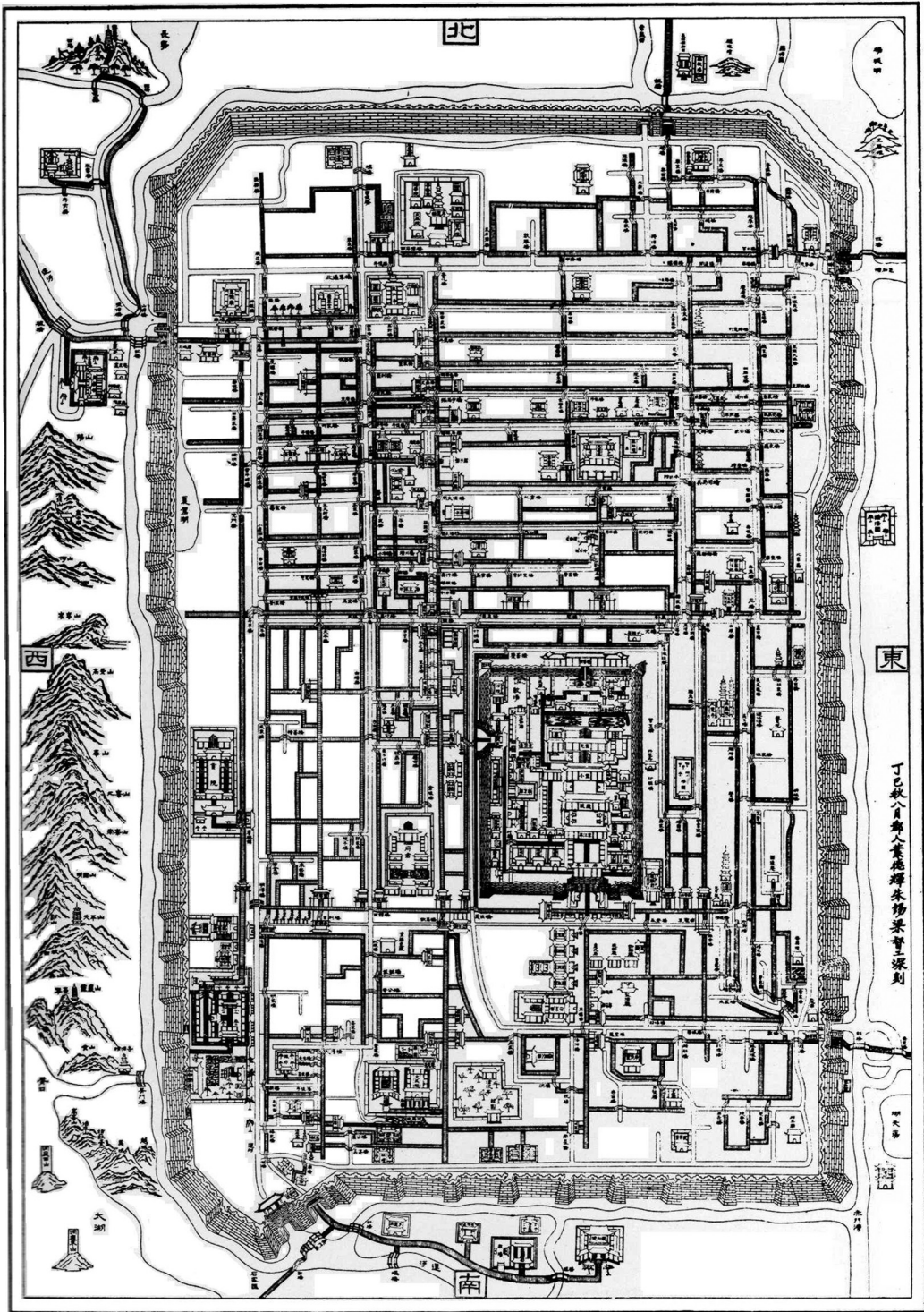


Fig. 7 宋平江圖 (紀元1229年)
 張英森『蘇州古城地圖』(古吳軒出版社, 2004年) 所載

代の『呉地記』には「城中には、大河が三横四縦に走る」という一点が記される¹⁴⁾。『呉地記』には支流の水系の有無についての記事はないが、当時城内の橋の数が300余りという記事が見える¹⁵⁾。橋の存在は同時に河道の存在を反映するから、橋の数の記録によって、当時の支流水系の存在について推察することができる。具体的に述べると、蘇州城内の橋の数は、上述の『呉地記』に記載される300余りが、宋代の『呉郡志』所載の276¹⁶⁾、『平江図』所載の295、明末の『蘇州城内水道四隅分治図』所載の329に近いことから、宋代の橋の多くは唐代より継承され、さらには『宋平江図』に見える橋の下の水路は、その多くが唐代に既に存在していたと推定される。このことから城内の水系の基本構造は遅くとも唐代の『呉地記』成立の時期、すなわち、唐代後半には既にできあがっていたと推測される。

ここでまた、より古い時代の史料を見てみよう。そこでは2つの記事が目される。一つは、BC514年の創建時期に蘇州城内では道路と水路の幹線が2本ずつ設けられたという記事である¹⁷⁾。これと上述の創建時期の水門の配置からみれば、築城の初期より城内の交通は、陸路と水運とが同等に重視されていたと考えられる。もう一つは、BC248年に黄歇が蘇州城の北部に所謂「四縦五横」の水道の骨格を設けた記事である¹⁸⁾。支流の有無についての詳しいことはわからないが、歴史の記事は記載が古ければ古いほど簡略になるという史料的性格を考慮すれば、少なくとも当時城内には高い密度の水路網が存在したのではないかと推測できる。

以上の史料整理を踏まえて、「夾城作河」構造を構成する城壁、外濠、内塹の三者の発生時期について考えてみよう。すなわち、城壁の築造が城の創建時期に行われたことには疑問の余地はないが、外濠、内塹の形成については、史料に直接の記載はないものの、水

門の設置、城内の水路系統の継承性から、蘇州城の交通に大きく貢献する城内の水系網は、遅くとも唐代には定まり、その形成は蘇州城築城の時期にまで遡ることができると考えられる。こうした複雑な城内水系網の成り立ちやその長期間の安定には、水門を通して城内外に連絡する外濠、内塹の存在が必要であったであろうと考えられる。この点については、蘇州が立地した呉越地域の独特の地理環境や近年の研究成果などと結び付けて考えると、合理的に解釈することができるだろう。

本稿の対象である呉越地域、すなわち江南地方は、全体として太湖を中心とした巨大なプレート状の凹地と、その周辺の無数の湖沼が散在する低湿地で構成される(Fig. 8)。例えば、Fig. 9は蘇州南郊の呉江県の部分図で、この地域の地理的特色をよく表している。ここでは、現代でも大小さまざまな湖沼が発達し、それらが構成する水域の面積は全県総面積の38%を占めている。この地域では開発の歴史は非常に古く、もともと浅い自然の湖沼が開発事業によってより浅い沼沢地になり、また水路も固定されて、今日見られるような人工の運河(クリーク)と自然の河道が縦横に走り、そのなかを湖沼と農地がモザイク状に分布する水郷の景観を呈している。

蘇州城はまさにこの凹地である太湖の北東の縁に位置する。張英霖は、蘇州城内の水系の水流分析や、蘇州城の水門配置が不对称であることについての詳しい考察から、蘇州では最初の都市建設とその後の都市形態の形成において、この地域に発達していた自然の河川や湖沼群を巧妙に利用したと結論づけた¹⁹⁾。このことから、筆者は、「夾城作河」構造において、外濠と内塹の誕生には、城壁を建設するためその両側の土を掘りとった結果という中国都市造営の一般論上の要因の外に、この地域の自然環境の影響が大きかったと推測する。すなわち、築城コストを削減するた

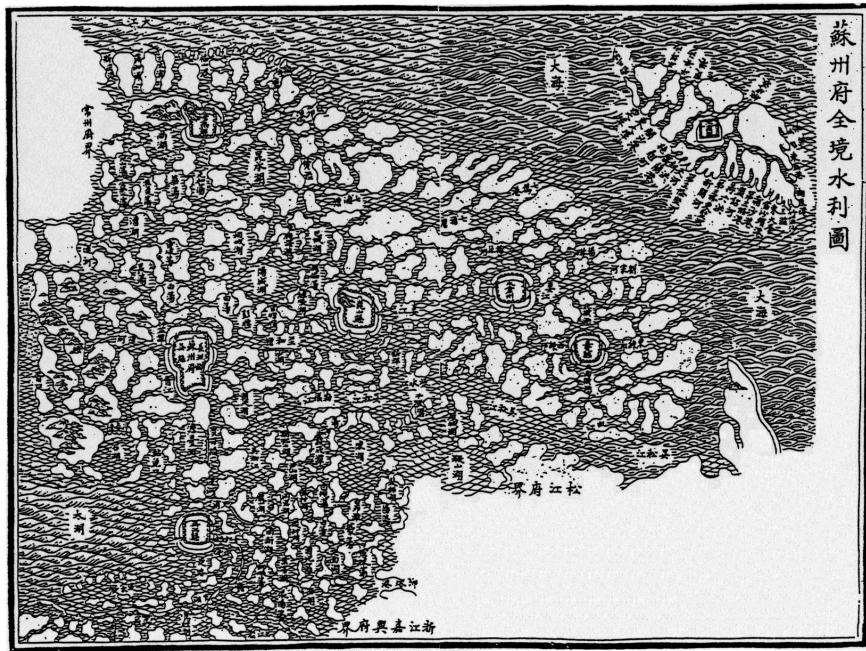


Fig. 8 蘇州府全境水利圖 (紀元1636年)
 明・張国維『吳中水利全書』卷一「蘇州府道城内水道図説」所載。



Fig. 9 吳江縣地形圖 (一部)
 京都大学所蔵民国4年 (1915) 測図の「吳江」所載。

め、もともと存在した自然の湖沼や河川も積極的に整形しながら濠の一部に取り込んでいったと推測される。この推測は、蘇州城の考古学的資料²⁰⁾からも、後述する紹興城に関しての分析からも支持される。

このように蘇州城の「夾城作河」構造の起源はきわめて古く、恐らく春秋時代の築城の初期段階から形成されたものであろうと推測するのも無稽であるとは言えない。というのは、もし外濠と内塹が後世に形成されたとすると、濠を掘ったその排出土のゆくえや、上述した創建以来の蘇州の都市形態の継承性や安定性について説明し難くなるであろう。こ

の推測に関連して、次に淹城遺跡について考察を進めたい。

IV. 淹城遺跡と蘇州城の「夾城作河」構造との類縁関係について

では、春秋時期には果たして「夾城作河」構造に類似した都市の造営プランが出現したのだろうか。この問題に関して、淹城遺跡が多くの手がかりを提供してくれる (Fig. 10)。

淹城遺跡は現在の江蘇省常州市湖塘鎮に位置する。遺跡は本稿の対象である呉越地域の西北端に位置し、春秋時期においては呉国の領域内に含まれていた。淹城遺跡の規模は、

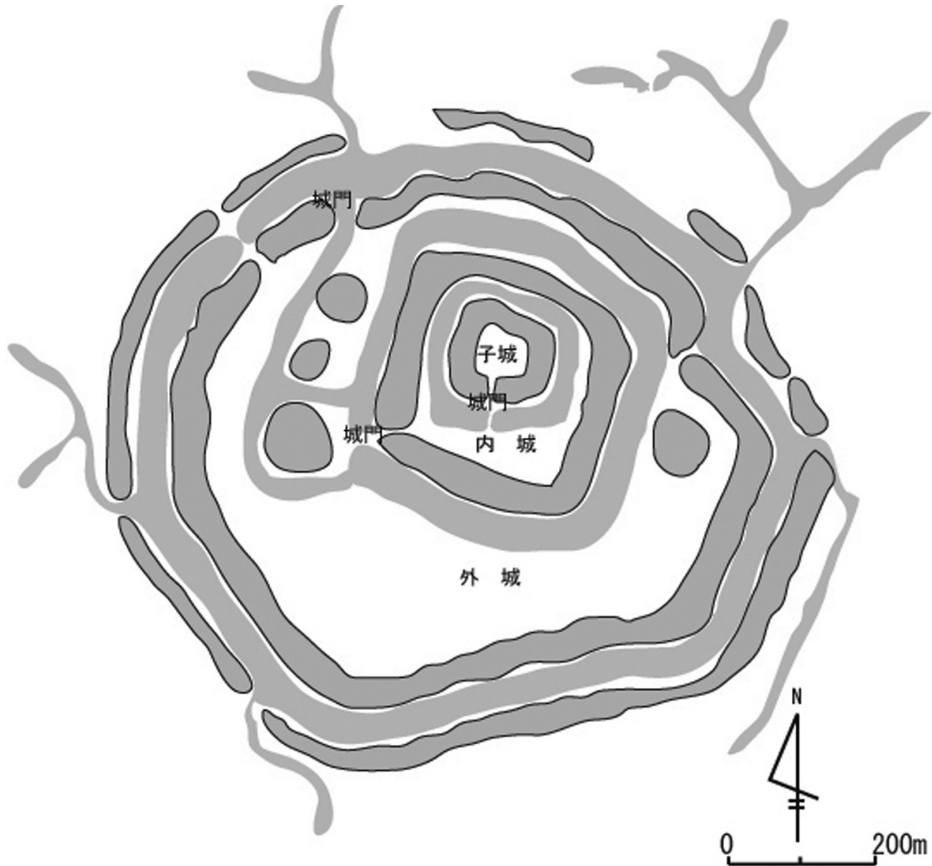


Fig. 10 淹城遺跡図

注：ベース・マップには、“淹城遺跡保護利用総体规划図”
 (『東南文物』1996年第4期, p.128) を利用。

東西に約850m、南北に約750m、総面積約65万m²である。淹城は四重の城壁で、「子城」、「内城」、「外城」という三部分から構成される。3つの城は、「子城」を中心にして、ほぼ同心円状に配置され、それぞれの外側に各々城壁、濠があったことが確認されている。城壁の内部で出土した土器や濠内で出土した丸木舟のC¹⁴年代測定によって、この城の築城・使用開始年代は、蘇州城の創建とほぼ同時期の春秋時代後半であったと考えられている²¹⁾。

淹城遺跡は、その形態において以下のような多くの伝統的なまた地方的特色がみられる。

1. 「子城」、「内城」、「外城」の3つの濠は、一本の古い河道によって相互につながり、さらに城外の河川とも接続している。しかも、3つの城の城壁の間には、相互に連絡するための陸路は考古学の調査によっても発見されず、城濠と接する水門のみが設けられていた。つまり、淹城の交通は、水路のみによって支えられていたと考えられる。これは、中国の同時代の古城遺跡のなかでただ唯一の事例である。
2. 「子城」、「内城」、「外城」の三城からなる城の多重構造は、同時代における宮城、廓城の二城から構成される諸侯の国々の都城とは異なる²²⁾。
3. 考古学の発掘によれば、同時代の都城の平面形態は、基本的には正方形や矩形であるが、淹城は極めて珍しい例で不整形であったとされている²³⁾。

淹城の都市形態のデザインには、郷土色が濃い要素を多く含んでいることから、呉越地域の早期の都市設計者は、水域が発達した呉越地域の地理環境に適した、独創性に富む城郭を造営したと考えられる。

曲英傑の研究によれば、淹城は呉国公子の蓋餘が創建した城である²⁴⁾。蓋餘は、蘇州城の創建者である呉王闔閭の義兄弟で、闔閭が

呉王に就任する前には、この二人は地位が同等で、その関係も密接であった。淹城は、築城に大量の労力を費やした城である。濠を開削する際に出た揚土の量は70万m³に達し、当時、数万の奴隷で数か月をかける作業であったと概算されている。従って、淹城は蘇州城と相互密接に関わる、当時の呉国においては重要な位置にある城であったと判断できるだろう。

肖夢龍は、三重の城郭、城門の設置などの都市プランに関して他の都城と比較したのち、淹城の設計プランがその直後の蘇州城の築城に大きな影響を及ぼした主張した²⁵⁾。確かに、淹城遺跡にみられる城壁、城濠の多重配置という構造は、蘇州城の「夾城作河」構造とは区別される。しかし、淹城遺跡で確認された城壁、城濠の早期からの並存、また城壁、城濠の複雑な配置とその運用という本地域でみられる極めて特色ある築城方法から、両者の間には一定の共通性があったと思われる。この点は、前節で筆者が推測した蘇州城の「夾城作河」構造の起源が古いという主張とは矛盾しない。要するに、淹城は、呉越地域の早期都市設計者によって、この水郷地域における都市造営の濫觴期において摸索された独創的な城と理解できる。早期の都市設計者たちは、城壁と城濠の配置についてまだ安定した認識が得られなかったようであるが、これと「夾城作河」構造との間には同質な部分と異質な部分という両面性が並存することから、「夾城作河」構造の形成とその原型に関するわれわれの探究に対して絶好の研究資料を提供してくれる。

V. 呉越地域における他の歴史古城にみる「夾城作河」構造

呉越地域には、蘇州城のような「夾城作河」構造をもつ都市が少なくない。紹興、嘉定などの都市がその典型と言えるだろう。それ以外にも、明清時代の無錫、常熟、呉淞衛

所、近代の上海、常州、杭州などの都市にも、「夾城作河」構造を見ることができる。本稿では、紹興城、嘉定城を事例に、「夾城作河」構造の特徴とその成立について考察していこう。

イ) 紹興城

今日の紹興古城には、外濠だけがもとの姿をとどめている。城壁の大部分は1938年の戦争中に取り壊された。1950年代末、もとの城壁の跡を利用して環状の自動車道が建設された。現在、城西の水偏門から校場までのあたりで、城壁の一部が僅かに残っている。内塹の多くは、1960年代以来の都市建設の進展により埋め立てられてしまい、現在では東部と南部で数kmのみが残存している。

Fig. 11のように1892年では、紹興城の城壁、外濠が完全に残っている。内塹は、蕺山、府山の南の麓、東大湖付近などでは自然の地形のため一部途切れているほかは、環状の形態が基本的に保存されている。全体としては、城壁、外濠、内塹からなる完全な「夾城作河」構造を形成していた。

現存する紹興の城壁、城濠に関する記録から、11世紀の北宋時代までその歴史をたどることができるが、内塹の有無を確定することはできない。南宋時代の1223年に再建された紹興城は、周囲24里で、9つの城門がある。1202年に編纂された『嘉泰会稽志』には、当時、内塹に架かった「清冷橋」、「拜王橋」、「校場橋」、「八仙橋」という四つの橋が見え²⁶⁾、これに従えば、遅くともこの時期には、「夾城作河」構造が既に存在していたと考えることができる。

紹興は春秋戦国時代に越国の都として、会稽、越州と名を変えながらも、呉越地域の歴史において、蘇州に比肩する呉越文化のもう一つの中心都市として名を馳せてきた。『呉越春秋』などの文献の記事によると、会稽(紹興)は「呉越争覇」において、呉国の拡

張に刺激されて、蘇州城の築城の直後、つまりBC490年に築城を開始した²⁷⁾。会稽城では創建当初から、設計者が水路交通の便を重視した。すなわち、その立地は、西は河川に望み、東は海に近接していて、水路交通の便に恵まれた所謂「四達之地」が選ばれた。これは、当時、この地の先住民族であった越人の「舟を以て車となし、楫を以て馬となす」という習性に合致した。また、城門の設置に関しては、築城初期は外城に水門が3つ、陸門が3つ設けられた。北宋熙寧5年(1071)に日本人僧侶成尋が船で迎恩水門(後世の西郭門)より入城し、また都泗水門より出城したという記録が残されている。また、近代に入っても、9つの城門のうち、水門は4つ、陸門は3つ、水陸両用門は2つであった。紹興城の設計において水路交通を重視していたことが、水門が陸門と同様以上に重視されていたという特色から窺える。

紹興城の都市水系の形成に関して、明代の地理学者・王士性は彼の著作である『広志釋』において、「紹興城内は、街道と河川が互いに交錯するプランで仕切られ、城外の農村においても、しばしば半里間隔で河川が走り、水路が基盤目のように縦横に走る水郷風景を呈している。では、この景観はどのようにして形成されたのだろうか。筆者の観察では、紹興付近は、本来、水深が浅い自然の湖沼地帯であったが、後に泥が堆積して徐々に砂洲と化した。その後、代々の定居者たちが、土を運搬して湖沼を埋め立て家屋を築造したり、排水のため堤防を構築して水田を干拓したり、水上交通路開発のため水路を浚渫することで、水路が次第に固定され、人間の生活に適した水郷の居住空間が形成されたと考える。」と記す²⁸⁾(Fig. 12)。

王士性は、17世紀の紹興城およびその周囲の氾濫原の干拓プロセスをよく観察した上で、発生的立場から紹興城内外の景観変遷について解釈を加えた。さらに、紹興城の東



Fig. 11 1892年の紹興城

注：ベース・マップには，“紹興府城衢路図”（『紹興市志』所収）を利用。

濠，西濠が，もともと自然の河川であった鳳則江，平水江を改修したものであることや，城北の微高地に伸びた尾状の細長い内塹が明らかに北城壁建設の土採取のため掘り窪めた人工河川であること，また，城の不整形や濠の幅の大きな差異からみた，改修後の自然の

湖沼や河川の痕跡などについて細かく分析することで，紹興城の「夾城作河」構造の中の，外濠と内塹の起源を明らかにすることができる。すなわち，王土性の観察や上記の紹興城の都市形態の特徴からみると，創建当時，この城の設計者と建設者が，城壁両側を掘り，その

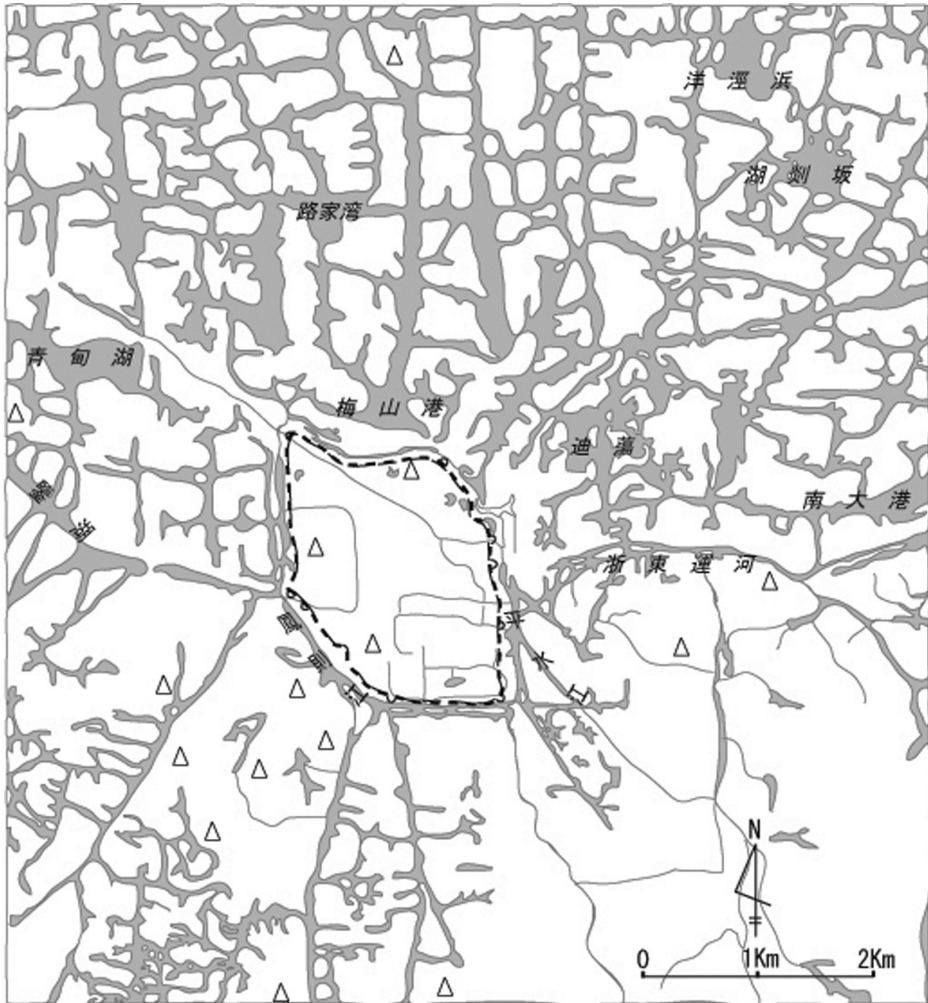


Fig. 12 1996年の紹興城とその周辺

注：ベース・マップには，“紹興城郊河網水系図”（『紹興市志』所収）を利用。

揚土を用いて城壁を築くと同時に、城壁付近の自然の湖沼や河川を巧妙に利用して、それらを埋め立てたり掘り窪めたりする整備工事によって、環礁状のように城壁に張り付くような外濠と内塹が形成されたと想定できる。

口) 嘉定城

南宋代（13世紀）の嘉定県の成立から、嘉定城は県城として蘇州府に属していたが、現代は嘉定区の区政府所在地として上海の衛星

都市の一つである。現代の嘉定城には、環状に近い外濠と城壁の一部が残っているが、民国嘉定県城図には、環状の城壁、外濠、内塹の三者が明瞭に描かれていて、美しい「夾城作河」構造を呈していたことがわかる (Fig.13)。

文献史料の記事によると、嘉定城における城壁の建設は、南宋の嘉定12年（1219）に開始されたが、その時に、外濠と内塹が設けられたかどうかについては述べられていない。ただ、1358年には、嘉定県政府によって外



Fig. 13 1930年の嘉定城

注：ベース・マップには“城市図”（民国『嘉定県志』所収）を利用。

濠，内塹の再建が行われたという記事から，「夾城作河」構造は築城の初期段階から形成されていたと考えられる²⁹⁾。注目すべきは，『嘉定県志』に，水路を確保するために，1597，1655，1660，1671，1716，1873，1889年に，県政府によって組織的に外濠，内塹の浚渫工事が繰り返し行われたと記録されていることである³⁰⁾。これらの記録から，嘉定城の「夾城作河」構造が，県政府による組織的な浚渫事業によって，長期間にわたって維持

されてきたことがわかる。

上述の嘉定城の「夾城作河」構造において，特筆すべきは，内塹が大きな実用性をもっていたゆえに長期にわたって維持されてきたということである。このことは呉越地域のように水が豊富な環境においては，内塹が嘉定城の内外を結ぶ多くの水路交通の維持に役立ってきたということから説明できるだろう。

すなわち，長江と東シナ海に接する河口地帯に位置する嘉定城は，古くから交通の要衝

であった。明代以降、木綿工業の発達を契機にして中規模の商業都市に発展を遂げた。そのため、嘉定城内では水路の密度が高く、そのうち5本の水路が本地域にとって最も重要な水上交通路である呉淞江・黄浦江に通じている。このような地理環境のもとで生まれた嘉定城では、内塹は今日多くの現代都市に見られる環状の自動車道や電鉄の市内環状線のように、城内の環状水上交通路として不可欠な機能を果たしたと考えられる。

VI. おわりに

呉越地域の古城形態における「夾城作河」構造は、中原で生まれた都市プランの伝統とは大きく異なり、中国の他の地域では見ることができないものである。この構造あるいはこれと類似するものの起源は古く、水郷地帯である呉越地域特有の自然環境に適応して生み出された築城形式であると考えられる。その形成の要因については、本稿で述べたように築城の建設工学上の必要性、地理環境の影響、交通上の必要性の3点からまとめることができる。

従来、中原都市の伝統的築城様式は、都市の周囲に濠を開削し、その排出土を用いて城壁を築造し、その結果、「外濠内郭（外側は城濠、内側に城壁）」という都市形態を形成する。陸上交通が主である乾燥・平坦な中原地域や山がちである華南地域では、内塹、つまり都市内部に城壁内側を圍繞する凹状の溝の出現は、都市の防衛においても交通においても不便であるため、それを開鑿したり維持する必要はないと考えられる。しかし、水郷地帯である呉越地域では、水上交通が卓越していることから内塹が存在する合理性と必要性が賦与されており、内塹は外濠、城壁とともに、この地域の特色ある歴史都市景観を構成している。

城壁、外濠、内塹から構成される「夾城作河」構造は、外濠、内塹という凹状の防衛線

が二重になって、城壁という凸状構築物を挟み、それらに取り巻かれた水郷都市が、平野の真中に立地しながらも、多重の立体防衛システムを構成し、都市の防衛機能が一層発揮される。一方、呉越地域では、外濠、内塹は同時に環状交通水路としても活用され、都市の水城門によって城内水系と城外の広大な水路システムとが結びつき、水郷都市が交通ネットワークのノードとしても活発に活動していた。

〔付記〕

この論文は「上海市教育委員会重点学科項目資助（項目番号：J50405）」、「上海市浦江人材計画資助」による研究成果の一部である。なお、本稿の内容は、2007年9月8日、日本の歴史地理学会50周年記念国際会議（於日本大学）において発表した。会場でさまざまなご助言をいただいた歴史地理学会の諸先生方や、本稿の日本語を校閲していただいた林和生先生と小島泰雄先生に、記して感謝申上げる。

〔参考文献〕

- 陳暉主編『蘇州市志』、江蘇人民出版社、1995年第1版。
紹興市地方志編纂委員会『紹興市志』、浙江人民出版社、1996年第1版。
黄世祚撰『嘉定県統志』、1930年排印本、上海師範大学図書館所蔵。
張英霖編著『蘇州古城地図』、古吳軒出版社、2004年第1版。
江蘇省淹城遺跡考古発掘隊「発掘淹城遺跡の主要收穫」、『南京博物院建院60周年記念文集（1933～1993）』、1994年。
江蘇省呉文化研究会編『呉文化研究論文集』、中山大学出版社、1988年第1版。
董鑒泓主編『中国城市建设史』、中国建筑工业出版社、2004年第3版。
陳泳『城市空間：形態、類型與意義—蘇州古城結構形態演化研究—』、東南大学出版社、2006年第1版。

〔注〕

- 1) 陳暉主編『蘇州市志』第一冊 pp.425-430, 江蘇人民出版社, 1995年第1版。
- 2) 南宋・範成大『吳郡志』卷十八「川」。
- 3) 北宋・朱長文『吳郡圖經統記』之「往迹」条には, 「郡城は, 梁の龍德の中に, 錢氏が, 又, 陶鑿を以て加える」とある。
- 4) 明・王鏊『姑蘇志』卷十六「城池」。
- 5) 漢・趙煜『吳越春秋』卷二「闔閭内伝第四」には, 「周回が四十七里, 陸門が八つ, 水門が八つ。」とある。漢 袁康『越絶書』卷二「外伝記吳地伝」には, 「吳大城は, 周が四十七里二百一十歩二尺, 陸門が八つ, 其の二つが樓有り, 水門が八つ。南面が十里四十二歩五尺, 西面が七里一十二歩三尺, 北面が八里二百二十六歩三尺, 東面が十一里七十九歩一尺。吳郭は周が六十八里六十歩。」とある。
- 6) 錢正は, 地方志や墓誌に記されている514BC, 40AD, 875AD, 1351AD, 1379AD, 1662ADの各年の記録から, 蘇州城の城壁の周長とその変化について計算・比較した。『歴史的印記: 蘇州』, 古吳軒出版社, 2004年第1版。
- 7) 錢公麟, 徐亦鵬『蘇州考古』の「城市遺跡」条 p.243, 蘇州大学出版社, 2000年第1版。
- 8) 唐・陸広微『吳地記』「闔閭城」条には, 晋代の左思の「吳都賦」を引用して, 「通門二八, 水道六衢」と記されている。
- 9) 唐・陸広微『吳地記』の「羅城」条。
- 10) 蘇州博物館考古組「蘇州発現齊門古水門基礎」, 『文物』1983年第5期 pp.55-59。
- 11) 前掲7) 錢公麟, 徐亦鵬『蘇州考古』pp.241-242。
- 12) 陳泳は, 都市工学の立場から蘇州城内の水系の変化について通時的考察を行った。陳泳『城市空間: 形態, 類型與意義—蘇州古城結構形態演化研究—』, 東南大学出版社, 2006年第1版。
- 13) 明・張国維『吳中水利全書』卷一「蘇州府道城内水道図説」, 四庫全書本。
- 14) 唐・陸広微『吳地記』の「羅城」条。
- 15) 唐・陸広微『吳地記』の「羅城」条。
- 16) 南宋・範成大『吳郡志』卷十七「橋梁」。
- 17) 漢・袁康『越絶書』卷二「外伝記吳地伝」には, 「閭門から 門までは九里七十二歩で, 陸道の幅が二十三歩である。平門から蛇門までは十里七十五歩で, 陸道の幅が三十三歩で, 水道の幅が二十八歩である。」とある。
- 18) 唐・張守節『史記 春申君列伝』正義の「吳墟」註。
- 19) 張英霖「明末『吳中水利全書』所載蘇州府城内水道総図初探」, 曹婉如等編『中国古代地図集(明代分冊)』pp.122~129, 文物出版社, 1995年第1版。
- 20) 錢公麟「論蘇州城最早建於漢代」には, 「漢代における蘇州城の造営には, 河川水系の利用が最重要な課題であったと考えられる。すなわち, 湖沼, 溜め池を改造して作った内, 外の濠は, この水郷都市にとって防衛や下水, 水運など複数の面で機能されるであろう。すなわち, 築城する時には, 平地や高地を掘って濠を設け, その揚土を利用して凸状の城壁を構築する一方, 湖沼や溜め池, 河川などの窪地を修整して濠も造作されると想像されよう。これについては, 城壁すぐ近くにある鉄中遺跡に発現された, 戦国時代の遺物レイヤーと漢代の遺物レイヤーの逆順堆積によって証明される。」とある。『東南文化』1990年第4期 pp.67-70。
- 21) 南京博物院, 淹城博物館「淹城遺跡保護利用総体規劃」, 『東南文化』1996年第4期 pp.124-129。
- 22) 俞偉超「中国古代都城規劃的發展階段性」, 『文物』1985年第2期 pp.52-60。
- 23) 例えば, 鄭州商城, 湖北盤龍城, 楚国郢城, 山西候馬晋国都城などの都城遺跡が, 正方形や矩形であったことが, 近年の考古学の発掘からわかっている。蕭夢龍「吳国的三次遷都試探」, 江蘇省吳文化研究会編『吳文化研究論文集』pp.14-32, 中山大学出版社, 1988年第1版。
- 24) 曲英傑『長江古城址』pp.325-326, 湖北教育出版社, 2004年第1版。
- 25) 蕭夢龍前掲23)「吳国的三次遷都試探」。
- 26) 南宋・施宿『嘉泰会稽志』卷十一「橋梁」。

- 27) 漢・趙煜『吳越春秋』卷五「勾踐歸国外伝第八」。
- 28) 明・王士性『広志釋』卷之四「江南諸省, 台州叢書本。
- 29) 光緒『嘉定県志』卷二『宮建志 城池』, 清・程其珏修, 楊震福等編纂, 清光緒八年(1881)刻本, 上海図書館所蔵。
- 30) 前掲29)光緒『嘉定県志』卷二。民国『嘉定県統志』卷二『宮建志 城池』, 黄世祚撰, 1930年排印本。