

東洋文化研究所紀要 第169冊
平成 28 年 3 月 抜 刷

函谷関遺跡考証
——四つの函谷関遺跡について——

塩沢 裕仁

函谷関遺跡考証

——四つの函谷関遺跡について——

塩沢 裕仁

はじめに

「天下第一の関」と称される函谷関について、『水経注』や『元和郡県志』などの文献には崤山より潼津に至る区間が押しなべて函谷であると記され、近刊の河南省靈宝県地方史志編纂委員会『靈宝県志』（以下近刊『靈宝県志』という）には周函谷関、漢函谷関、魏函谷関の3箇所の函谷関が示されている⁽¹⁾。すなわち、函谷関は時代によって設置された関塞が異なっているものであり、その設置場所も異なっている。

現在、遺跡として整備が進む函谷関は、河南省靈宝市北坡頭郷王塚村に所在する函谷関遺跡と洛陽市新安県城関鎮に所在する函谷関遺跡の2箇所である。前者は秦の函谷関（上述の周函谷関）、後者は漢の函谷関と称される⁽²⁾。この2遺跡について、筆者はこれまでに幾度となく現地踏査を行ってきたが、2010年度より開始した人間文化研究機構「日本関連在外資料調査研究事業」のサブプロジェクト「近代日本文化財保護政策関係在外資料の調査と研究」に係る関野貞大陸調査資料の研究調査（以下「人間文化関野調査」という）において、『支那文化史蹟』（法蔵館、1939～41年）所載の函谷関を撮影した古写真（図I、II）を分析した際、その地形が筆者の認識する王塚村の地形とはあまりに異なっており、それはまた新安県の地形とも明らかに相違することを見出した。これについて、『通典』などの歴史地理関係の文献を通覧してみたところ、新安に置か

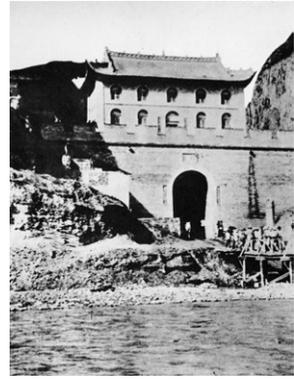
れていた函谷関が三国曹魏の時に移されていることが見出され、古写真における函谷関は王塚村遺跡の北側で黄河の沿岸に築かれた曹魏の函谷関の遺存ではないかという見通しが生まれた。現地で入手した靈宝の地方出版物である張煥吉編著『魅力函谷関』においても、1923年、1935年撮影の古写真(図Ⅱと同様の構造物)について、魏函谷関と記している。然らば、曹魏の函谷関は近年まで使用されていた函谷関ということになるが、その所在と遺跡はこれまで確認されてこなかった。筆者は、2013年度より開始した科学研究費助成事業基盤研究(B)「前近代中国における交通路と関津の環境史学的研究」(代表福原啓郎、以下「関津科研」という)において、数度にわたる現地調査を行い、上記の見通しを実証するとともに遺跡の所在を特定するに至った。同時に当該研究課題の中心に据えた潼関の遺跡調査においても、城壁の構造などから築造時期を遡って潼関を捉えなければならないこと、潼関の関塞が時代によって移動していること、諸々の文献中にみる潼関という名称そのものが曹魏より登場していること、そして曹魏以前は桃林塞と、あるいはまた函谷関とも称されたことが見出された。さらに、2012年新安県の函谷関遺跡において発掘調査が実施された折、以前より平勢隆郎が想定していた漢以前の遺構、すなわち戦国期の道路遺構が発見され、当該地が戦国期において重要な役割を果たしていたことが明らかにされたのである⁽³⁾。

上述のごとく『水経注』河水条には「崤函」という表現において、新安から潼関に至る間を総称して函谷と表現しているが、潼関をも含めここに4箇所函谷関が確認できたのであり、それは時代や政情によって推移、あるいは重複して使用されてきたことが理解される。したがって、長安と洛陽の間に位置することから歴史の中で頻繁にその名が登場する函谷関であるが故に、その存在に触れようとするならば、論じるべき歴史事項において何れの函谷関遺跡が対象となるのかを的確にとらえた上でなければ、函谷関に係る一切の議論は机上の空論になってしまうのである。よって本論では、函谷関に対する認識の刷新と



図Ⅰ 河南函谷関

(図Ⅰ・Ⅱとも東京大学東洋文化研究所所蔵『支那文化史蹟』より)



図Ⅱ 河南函谷関

共有を目指し、昨今の考古学調査ならびに筆者の調査結果を踏まえ、4箇所の函谷関遺跡の現状に触れるとともに、そこから見出される問題点について検討したいと思う。

1. 靈宝王塚村遺跡と梁家溝の古道遺構

筆者は1994年より数次にわたる靈宝地域の現地調査を行ったが、このうち、本格的に王塚村(靈宝市城関鎮の北約12km)の開析谷(梁家溝)東口(34° 38' 17" N, 110° 55' 23" E, Google 数値)一帯の調査を実施したのは2011年3月(「人間文化関野調査」による)、また梁家溝東口から西に延びる開析谷の古道調査を実施したのは2014年9月(「関津科研」による)である。2011年の調査においては、開析谷内西城門の西側2箇所で夯築層を確認し、開析谷南側の台地上にある太初宮の周辺⁽⁴⁾では漢代、唐代の瓦を採取している。2014年11月の調査では、後述する孟村遺跡から西南に延びる古道と梁家溝内の古道との合流点を確認している。

まず、靈宝王塚村遺跡の概略を記す。王塚村梁家溝東口では、南北1300～1800m、東西900～1000m(東西城壁間の距離)の不規則な長方形の関塞(以下関城とも記す)遺構が検出されている。南狭北広、西高東低の地勢をもつ。確認されている遺構は、東城壁1800m、西城壁1300m、南城壁180m、城基の幅5m、高さ2～11mであり、平夯の夯打による夯築層は明瞭であり、1層の厚さは6～10cmである⁽⁵⁾。また、東門の遺構は東城壁の中央部にあって、南北60m、東西50m、凹形を呈し、東に開いている。1992年から復元が進められてきた門樓の建築(南北71.2m、高さ21.5m)は、文化財保護の視点から東門の遺構を避け、その直上から西に37mずらした地点に建てられている。この関城遺構がある王塚村梁家溝から西に果溝、黄河峪、狼皮溝を経て稠桑(古桑田)に至る7kmほどの道程が、古道の遺構であると考えられている⁽⁶⁾。

上掲数値の来源は『魅力函谷関』による。当該書には王塚村遺跡に止まらず近傍に位置する孟村遺跡も含めて靈宝地区の函谷関に関する会戦史料、歴史故事、逸事、史蹟資料、文物古跡資料が収載されている。靈宝地区の概況を知るという点では有益であるが、飽く迄も概述の域を出るものではない。然るに、考古学の報告として公刊されているものが求められるが、これも謝巍「靈宝県秦漢函谷関及井式窖藏箭庫遺址」と胡小平・郭九行「靈宝函谷関発現古道遺迹」の2点に止まる⁽⁷⁾。前者は概報とはいうものの、上掲の内容とは若干異なる数値、並びに追加すべき情報がみられることから、上掲の内容を補うという点で以下にその内容の一部を示しておきたい。

関城の西城壁は戦国期の夯築であり、夯築層の厚さは約6～8cm、崖面に1m程度の高さで露出している。東城壁と南城壁はおおよそ漢代の夯築で、夯築層の厚さは約6～16cmである。王塚村梁家溝東口から西に向かって300m行った関城内道路の両側および南北両側約1000mの範囲内の崖上と崖下では、戦国から漢代、南北朝期の陶片の堆積がみられる。そのうち、漢代の遺物が最も多く、文化層の最も厚いところは3mにもなる。採取された標本としては、戦

国期の雲紋半瓦当、磚、筒瓦、板瓦、盆、そして漢代の磚、筒瓦、板瓦、花磚、盆、罐、瓮、ならびに「興天無極」「千秋万歳」瓦当などがある。関城内道路の南側崖上は主に居住区となっており、「望気台」「鷄鳴台」「太初宮」などの遺跡が現存し、土壙円塹の井戸も数基発見されている。また「新安右尉」「□□家丞」という2個の封泥が採取されている。関城内道路の北側崖上にも居住区は確認されているが、南側に比べ規模は小さい。東城門内、南側約30mの崖上では井戸式窖藏箭庫(井戸の深さ5.1m、直径約1m、壁面には昇降に使う窩があり、その幅約15cm・高さ約10cm、藏箭上の填土には漢代の筒瓦・板瓦の破片が大量に含まれている)が発見されている。藏箭は1.7mの高さで井戸の底部から積まれており、鉄製箭杆の長さは約50cm、直径は0.5cmである。

この他、関城遺跡の外側、北約0.5kmのところでは龍山文化の遺構が確認されており、門址の北側では鑄鉄の熔渣も数固体採取されている。南城壁の外側約500mのところでは、1985年、鉄杆の銅箭先をもつ完形の袋箭(長さ約1尺半)が出土している。この区域の崖の上下では、箭杆や箭先などが頻繁に発見されている。西城壁の外側では、南に向かって「殺戮場」が2箇所、「埋首」地が1箇所、「埋身」地が1箇所発見されている。

以上、「靈宝県秦漢函谷関及井式窖藏箭庫遺址」と『魅力函谷関』から得られる情報は王塚村における関城とその近傍の遺跡に関するものであり、これをもって王塚村遺跡の概況はある程度まで把握が可能である。しかしながら、王塚村遺跡と梁家溝を通過する古道が如何に使用されていたかという筆者が議論したい問題を解決するための情報は、内包されてはいない。ここにおいて、古道に係る唯一の発掘情報を提供してくれるものが後者、すなわち「靈宝函谷関発現古道遺迹」である。よって以下に、「靈宝函谷関発現古道遺迹」から得られる情報に依拠しつつ考察を展開していく。

発掘調査は2007年の秋に河南省文物考古研究所・三門峡文物考古研究所・靈宝市文物保護管理所の合同チームにより実施された。残念ながら当該報告書

には具体的な発掘地点は記されていないが、梁家溝内の地層の堆積状況については詳細に記されている(写真図版は掲載されているものの、セクションの断面図はない)。

地層は全部で5層に分けられる。第1層、第2層は耕土層と近代の攪乱層である。

第3層は唐宋期の路土層(道路を構成する土層)であり、主に深溝(梁家溝)の東南部、東部、南部に分布しており、第2層の下にある。西部と北部ではこの層は第2層によって打ち抜かれている。土色は黄褐色、土層構成はA・B2層に分けられる。A層の土質は堅く、断片的に踏み固められた面があるが、どちらかというとし、不規則である。地層内には内面に布目紋、背面に光沢をもつ唐代の筒瓦、ならびに宋代の灰白色の陶片がみられる。B層はA層の下にあり、比較的保存の良い路面と車輪に轆かれた軌轍がある。顕著な軌轍は2本あり、東西に向かっているが、その方位軸は西から北に7度傾いている。軌轍の厚さは0.3～0.4m、両輪の軌轍の間隔は1.6m、軌轍の下にある路土層の厚さは0.25～0.3m、土質は比較的単一である。

第4層は灰褐色土である。土質は比較的柔らかく、土層内には比較的多くの木材の灰燼や少量ではあるが焼土や筒瓦・板瓦の碎片が含まれている。筒瓦と板瓦はすべて背面に縄紋、内面に布目紋をもつもので、漢代の瓦の特徴を有している。この土層は深溝の全体に分布しており、南部では第3層の下、北部では第2層の下に入っている。この土層は、南側に薄く北側に厚く分布しており、南高北低で、その厚さは0.6～2.8m以下となっている。

第5層は、漢代から春秋戦国期に至る路土層で、深溝の南部に位置しており、第4層の下にあるが、西北部では第2層によって僅かに打ち抜かれ、北側では第4層によって打ち抜かれている。この層は古道の路基であり、路土は厚さの不均一な軌轍の層と踏み固められた層とが数十層にわたり折り重なっている。この土層の厚さは1.6m、土質は堅く、雑り気が頗る多い。すなわち土層内に

は沖積土層のほか、砂粒層、水垢土などが混じっている。土色も複雑で、1層ごとの路土と沖積土の色は不均一で、浅黄色、灰褐色、青灰色、紅褐色などに分けられる。地層のセクション断面からみるに、千枚漬けを切断したようでもあり、水面の波紋のようでもある。路土の上面には比較的鮮明な2本の軌轍があり、その軌道は東西に向かっており、間隔は1.6～1.8m、軌轍の間には堅く踏み固められた面がある。しかし、軌轍の外側は道路の縁であり、路面があるとはいえ、その土層はみな非常に薄い。車轍の軌道痕は、その幅が均一で、路土層の間にはあちらこちらに柔らかい隔壁土層が挟まっている。中下層の路基は上層に比べて硬く、その路面は上層の路面に比べて広い。また上下の路土層の間には隙間はなく、軌の位置の左右への移動幅は比較的大きい。ある箇所では、左右に併走する軌轍の凹溝が数多く見出されている。路基の分析では、相異なる層位の内では時代の異なる軌轍の凹溝40カ所弱を確認しているが、その凹溝の大部分は路基の中下層で顕著に検出されている。凹溝の中、最も幅の広いものは35cm、最も狭いものは7cm、最も深いものは10cmである。路基の幅、硬さ、路土層の厚さ、ならびに軌轍凹溝の位置の変化状況から、中下層の路基は函谷関古道の最も繁栄し輝きを見せた時期の遺存であり、上層の路基は下部層には及ばず後に破棄されるに至った遺存であることが想定されている。

以上、報告書の内容の中で特に問題となるのが、第5層における上層と中下層に対する地層分析を如何に解釈するかである。前漢中期に関治を新安に移したとはいえ、旧関治所には弘農県の県治が置かれているわけで⁽⁸⁾、これを以て幹線路である関道が衰落する理由であるとは一概にいえない。弘農県を經由して長安・洛陽に通じる東西の幹線路が通っていたならば、関道の活用状況に衰落現象が捉えられるのは何故であろうか。関道に代わる別の道筋(例えば虢略鎮を經由)が存在しなければ不自然である。然るに、関道に代わる他の通行路の設置がみられるのは、後述する曹魏による河岸に沿った魏関の設置に係る新ルートの開削を待つことになる。これ以前に関道の利用を抑えるような要因が

あり得るであろうか。仮に、戦国期に比して漢代に通行量の減少があったと考えても、それは衰落といえるほど遺構の状況に反映されるものであろうか。魏関の開削により、利用率が極端に低下したとみるならば、そしてそれにより土砂の堆積が進み、更なる利用を妨げる結果が生じたであろうことは十分に想定が可能である。しかしながら、それ以前にあって関治の移動を契機とした衰落を読み取るためには論拠が不十分である。春秋戦国・秦漢の交通・流通をめぐる問題とも絡めて今後を期す重要な課題となる。

なお、第4層の層位については、流土による土砂の堆積が進行していった状況を反映したものと捉えることができる。すなわち、魏関の設置に係る新ルートの開削により関道の利用が激減し、かつ管理が不十分となったことから、結果的に放棄されるに至ったものと想定される。また第3層の路土の遺構については、古道の再活用を示すものといえるが、層位の状態からみるに、十分に活用されたとは考えられない。『元和郡県志』巻2華州潼関条には「秦の函谷関は漢の弘農県にあり。即ち今の靈宝県西南十一里の故関はこれなり。今大道路は



1-3 古道沿いの夯築遺址



1-4 梁家溝の西端（東を望む）

図1 靈宝王塚村遺跡と梁家溝の古道遺構
1-1 函谷関大橋より西に秦古道を望む
1-2 函谷関大橋より東に秦古道と関城（復元）を望む

北にあり、もと鈴束の要に非ず」とみられ、これについて巖耕望は、唐代には道として扱われていなかったとする解釈を提示しているが、妥当な見方といえる⁽⁹⁾。再度の活用も狭隘な開析谷にあることからやはり維持管理面では不十分であり、これも結果として放棄され、魏関を通過する道筋が大道として後世まで活用されていくことになったと考えられよう。

2. 新安城関鎮遺跡と古道遺構

洛陽市新安県城関鎮の東方東関村に位置する函谷関関城遺跡（以下新安遺跡という）に対して、筆者は洛陽に滞在した期間（2004年から2009年）を中心に昨今まで断続的にその地勢環境調査を実施してきた。その調査成果については拙著『後漢魏晋南北朝都城境域研究』ならびに『千年帝都洛陽—その遺跡と人文・自然環境—』の中で公開し、遺跡の地勢環境に止まらず新安の函谷関を基点とする散関障（黄河南岸—穀水河谷—洛水河谷—甘水上流）の存在や八関（函谷関・伊闕・広成関・大谷関・轅轅関・旋門関・小平津関・孟津関+都尉治）の設置環境に関する問題点などについても私見を提示している⁽¹⁰⁾。加えて、前漢武帝期の新安への函谷関移設以前における当地の地勢と隴海鉄路北側の集落裏側で採取される戦国期の瓦片などの遺物を勘案し、戦国期における関塞関連施設の有無についても、その存在する可能性の高いことを想定した⁽¹¹⁾。

新安遺跡については、2008年より世界文化遺産への登録のための整備が進み⁽¹²⁾、2012年には発掘調査が実施されるに至り、関城施設の状況と古道の存在が確認された⁽¹³⁾。その調査成果の中で、筆者が最も注目したのは、漢代の関城遺構の下から発見された古道（L2、後述）の存在である。然れども、発掘では関城遺構の年代特定とともにその遺構の保護を主眼としていることから、想定している遺構年代である漢代の地層より下面には基本的に手を付けていない。すなわち、ボーリング調査によって路基が確認されたことから、一部の探

査坑(グリット)において古道遺構が検出されたにすぎないのである。この時の考古調査の方針からは外れていたため、現状では漢代以前の建築物の有無については確認する術はない。しかし、戦国期の遺構が、L2 古道の周囲あるいは漢代建築遺構の下面において将来的に確認される可能性も視野に入れておくべきである。よって本章では、2012年における発掘の成果報告である洛陽市文物考古研究院「新安函谷関遺址考古調査発掘獲得重大収獲」(『中国文物報』2013年10月25日)ならびに洛陽市文物考古研究院・新安県文物管理局「河南新安漢函谷関遺址2012～2013年考古調査と発掘」(『考古』2014年第11期)から読み取れる新安遺跡の新たな様相と今後課題とすべき問題点を指摘しておきたい。

新安遺跡中心部の関城遺址に関する考古学調査は、2012年6月から2013年5月(整理作業は8月まで)にかけて実施された。調査面積は約13.9万㎡、その内発掘面積は3325㎡、発掘された主なものは城壁遺構(番号Q1～Q14)、古道遺構(番号L1, L2)、建築遺構である(図2-1)。

城壁などの構造物の理解には検出された夯築の状態が不可欠な情報となる。この点に関しては考古隊が作成した一覧表(表1)が的確な情報を提供してくれる。この他、遺跡の推移などを理解するためには、地層の堆積状況が欠かせない情報となる。新安遺跡を理解する上で筆者が注目したい探査坑(番号T)は、T31・59とT12の二つである。

まずT31・59であるが、城壁Q6東南部、古道址L2東部の地層を理解するための情報を得られるのがこの探査坑である。これによると関城の東南部における地層の層位は11層に分けられる(図2-2)。

第1層：厚さ0.4～1.1m, 現代層。

第2層：厚さ0～1.2m, 近代層。

第3層：厚さ0～0.45m, 明清層, 少量の青花白磁片を含む。

第4層：厚さ0～0.8m, 唐宋層, 大量の夯土塊と少量の瓦・白磁片を含む。

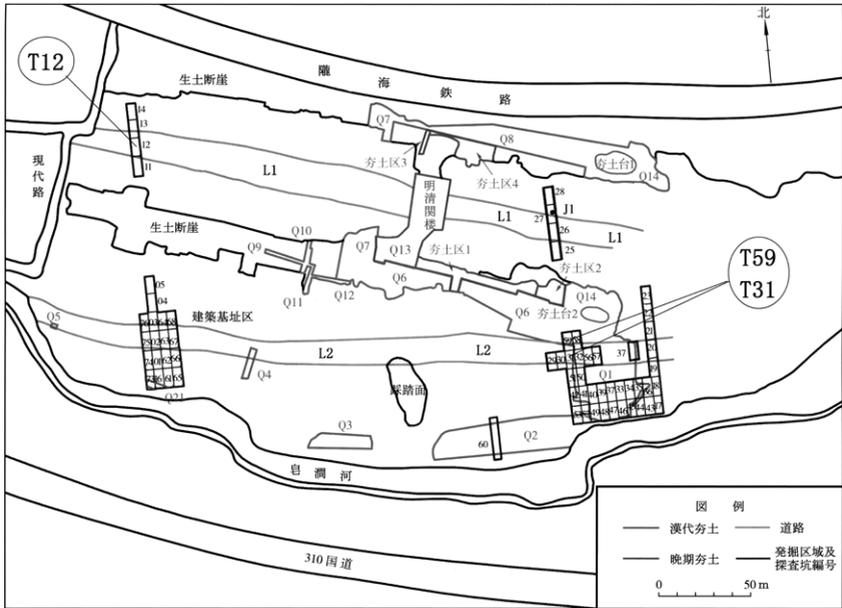
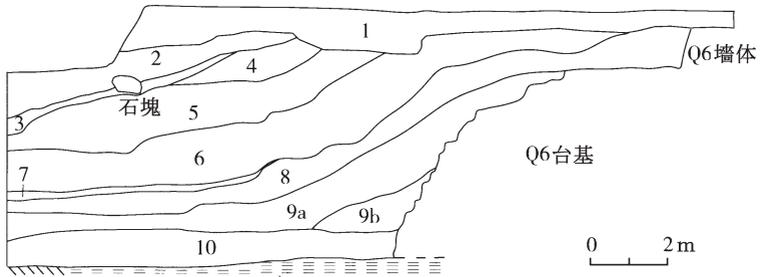


図2-1 漢函谷関関城遺跡 遺構分布平面図・探査坑（グリッド）配置図
 (『考古』2014年第11期より筆者一部修正)

番号	軸方位	長さ	幅	遺構面深さ	底深	夯土層の厚さ
Q1	4度	45.5m	35m	0.9～3.2m	6.2m	8～12cm
Q2	90度	105m	14～15m	2.5～2.7m	2.9m	8～12cm
Q3	97度	35m	7～8.5m	2.3～3.2m	3.5m	7～14cm
Q4	22度	16.2m	3m	2.4～2.7m	3.4m	8～12cm
Q5	22度	2.2m	3m	2.4m	2.8m	---
Q6	110度	106.8m	22.6m	0.3m	1.3～13.2m	9～12cm
Q7	16度	98.3m	(残)13.6～18.9m	0.2～1.2m	1.2～4.6m	9～12cm
Q8	110度	105m	(残)14.5m	0.3～1.2m	2.1～4.5m	8～12cm
Q9	114度	27.2m	2m	1m	1.3～2.5m	---
Q10	20度	17.5m	2～3m	1.2m	2.5m	---
Q11	20度	15.8m	2m	1.4m	3.4m	---
Q12	106度	21m	2m	1.4m	3.4m	---
Q13	---	49.5m	10～18m	1.2～2m	5.4～9m	20～25cm
Q14	16度	113m	---	地表	13m	9～12cm
夯土区1	---	66m	5.5m	1.2～2m	2.6～5m	20～25cm
夯土区2	---	15.2m	12.4m	地表	6.6m	---
夯土区3	---	13.2m	2m	1.7m	2.7m	20～25cm
夯土区4	---	35.4m	14m	0.6～3m	1.2～3.6m	20～25cm

表1 考古探査の発見に係る夯土壁と夯土区の詳細表
 (『考古』2014年第11期より筆者訳、一部省略)



前漢中期以前の地層（未発掘） L2（未探究）
 図2-2 大城東城壁地層（T31・T59西壁面）断面図（『考古』2014年第11期より筆者一部修正）

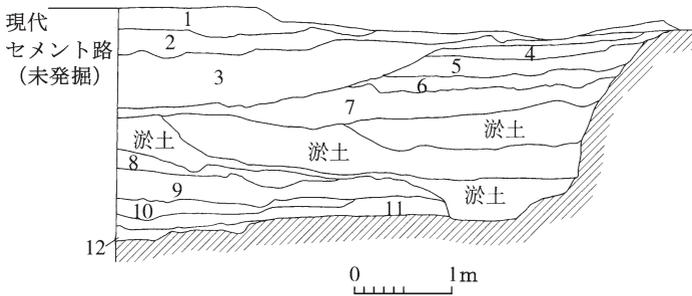


図2-3 L1路土層（T12東壁面）断面図（『考古』2014年第11期より筆者一部修正）



図2-4 L2路面上に残る軌轍



図2-5 澗河北岸の岩盤に残る軌轍

第5層：厚さ0～1.28m，唐宋層，大量の夯土塊と少量の瓦・白磁片を含む。

第6層：厚さ0～1.4m，唐宋層，大量の夯土塊と少量の瓦・白磁片を含む。

第7層：厚さ0～0.22m，魏晉層，大量の夯土塊と少量の板瓦・青磁片を含む。

第8層：厚さ0～1m，後漢層，大量の紅砂岩顆粒と少量の板瓦・筒瓦片を含む。

第9a層：厚さ0～1.4m，前漢層，大量の堆積砂と少量の瓦片を含む。

第9b層：厚さ0～1m，前漢層，城壁の倒壊による堆積土と少量の瓦片を含む。

第10層：厚さ0～0.95m，前漢層，大量の堆積砂と少量の瓦片を含む。

遺構を保存するため発掘は第10層（部分的には第7層まで）で止めている。第10層の下は前漢中期以前の地層ということになるが，地上面に残存する関城のH字型構造物の南壁を構成する城壁Q6は第10層の下に入っている。したがって，考古隊はQ6が前漢中期以降の遺構であると考えている。Q6に繋がるQ7，Q8はQ6と一帯となり「口」の字状の構造物を形成している。また，その内側にあつて明清の関楼と一帯となるQ13および夯土区1～4はその夯土層の厚さ20～25cmからして明清代の遺構であると考えて間違いはない。すなわち，前漢代の関城の構造は「口」字型であり，明清代の増築により現存するH字型構造物になったといえる。

古道L1はQ6～Q8で構成される「口」字型遺構の中央部を東西に貫通している。L1の東西方向軸は107度，ボーリング調査で検出された遺構の長さは370m，幅は10～15mである。路土は地表面から深さ0.85m～2.8mの位置より下面で検出され，底部の深さは2.7m～5mである。路土の堆積の厚さは2m以上になる。L1を考えるための層位の状態はT12を以て把握できる。T12の層位は以下のごとく12層に分けられる（包含遺物なども判断に用いられてい

る。図2-3)が、第1層の下面にあって沖積層を除くすべての層位が路土層、すなわち各時代の道路遺構である。

第1層：厚さ0.3m、年代は近代である。黒釉磁器、板瓦の破片などを含む。

第2～4層：第2層は厚さ0.29m、第3層は0.62m、第4層は0.16m、年代は明清代である。黒釉磁器、白磁、板瓦の破片などを含む。

第5～7層：第5層は厚さ0.22m、第6層は0.21m、第7層は0.56m、年代は宋元代である。黒花白磁、白磁碗、板瓦の破片などを含む。

(第7層と第8層の間は沖積土となっている。その厚さ0.38～1.1mである)

第8～11層：第8層の厚さは0.16m、第9層は0.31m、第10層は0.22m、第11層は0.21m、年代は唐代である。白磁、陶器、板瓦の破片などを含む。

第12層：厚さ0.16m、年代は漢代である。板瓦、泥質灰陶の破片などを含む。

第12層の漢代の路土の幅は4～6m、生土の路壕の中に設けられており、漢代以後の各時代の路土は路壕内において漢代の路土の上面に重なっていき、その幅を広げるとともに近代の路土に至って生土の面と平行になっている。

考古隊の視点は漢代以降の状況を把握することにあるため、上記のL1を主体とするものであるが、筆者が以前より想定している新安遺跡の漢代以前の状況を考えるためには、むしろL2が重要な遺構である。

L2は関城遺跡の南側、皂澗河の北に位置する。L2を考える上での層位の情報の上掲のT31・59にある。L2の遺構は第10層の下にあって、東城壁に押し潰されるようになっており、東西の方向軸を持ちその方位角は99度、路面は弧形を呈し中央が高い。ボーリング調査で検出された遺構の長さは360m、幅は10～15.7mである。路土は地表面から深さ3.2m～7.1mの位置より下面で検出され、底部の深さは3.6m～7.5mである。発掘で検出された路面の幅は14.4m、路土の厚さは最も厚いところで0.44mであり、路面には数本の軌轍がみられ、軌轍の幅は0.18m～0.54mである。軌轍は路面の南部に集中してい

ることが特徴として挙げられる。

以上の発掘状況から、城壁と古道遺跡に関して考古隊は以下のような解釈を提示している。

城壁の年代は2期に分けられる。第1期はQ1一期、Q6～Q8、Q14であり、第10層の下にある。第2期はQ1二期、Q2、Q3であり、第7層の下にある。第7層には魏晋期の青磁片が含まれている。第8層には両漢期に汎用された縄紋瓦片が含まれており、後漢期の堆積である。第9層、第10層には前漢期の粗縄紋瓦片が含まれている。関城は第7層の下で改築されており、東城壁では2本の排水渠と1本の馬道が増設されている。また、東城壁の南端では大きな石を用いて砌築が施されるとともに南城壁Q2が増設されている。このような発掘状況を函谷関移設の文献の年代に照らして考えると、第1期の城壁は前漢の中期に形成されたもの、第2期の城壁は後漢時代に増築されたものとすべきである。東城壁の下にある早期の古道L2は、東周時期に形成され前漢の関城建設時に廃棄されたとすべきである。「口」字構造物の中央部を貫く古道L1は、前漢の関城建設以後、唯一使用されてきた通関の道路である。この他、建築遺構について紙幅の関係上本論では発掘情報を省略するが、次のような見解が示されている。遺跡西部で確認された建築遺跡区域の第1期房屋建築は後漢代の層位(東城壁T31・59の第8層相当)の下にあり、活動面の上では王莽時期の貨幣が大量に出土している。これは第1期の庭院建築が王莽期に活発に使われていたことを物語っている。また、第2期の建築(遺構はかなり破壊されている)については、魏晋期の層位(東城壁T31・59の第7層相当)の下にあることから、後漢時代のものとすべきである。

ここにおいて考古隊は、城壁、古道、建築遺構の調査状況と考証を踏まえ、新安遺跡関城の配置構造に関して、関城はそれぞれ異なった時期に造営された大城(「口」字型建築物の東城壁)と小城(「口」字型建築物の西部「匚」字型の部分)とが連結した小型の城邑であると結論づけた。小城の平面は長方形を呈し、

通関の古道はその中央を貫通している。大城の東城壁は関城建設時に塞垣(長城壁)となり、北側鳳凰山上と南側青龍山上にある長城壁と連結している。これは前漢の関城建設時の配置構造である。後漢代には大城の南城壁が増築され、南城壁と東城壁とにより「口」字型関城の南側に比較的大きな空間(居住区域)を作り出している。これは後漢の増築後に形成された配置構造である。この他、溝 G3・G4を除くと他に隋唐時期の遺構で発見されたものはないことから、隋唐期には小規模な建造物しかなかった。明清期より近代に至る修築は関楼に集中しており、近代における民居の建設によって遺跡中央部の元々の形状は断続的に破壊されていき、その結果、遺跡は最終的に「H」字型の構造を有するに至った。

以上、考古学調査の状況とそれに対する考古隊の見解を示した。当該遺跡の発掘調査終了後、現地では保存整備が進み、一般開放にまでは至らないが現在では研究者には現場の保存状況などを基本的に公開している。筆者は、発掘途中の2012年12月末および発掘終了後の2014年3月、現地担当者より上記の発掘に係る説明を受けている。また、2013年3月にも調査を実施しているが、この時の調査は鳳凰山一帯の地勢調査を兼ねた筆者独自の踏査である。現地での説明、上記考古学調査の報告内容、これまでに行ってきた筆者の現地踏査の成果などを踏まえ、新安遺跡について考えるべき点を以下に記してみたい。

まず、L1の地層と関城の建築から見えてくることである。L1は生土を掘り下げて造成した切通しの中に敷かれている。また前漢代に造成された関城もその西側では生土に接していることから、関城も丘陵の末端部を開削して建築されたと考えることができる。然らば、L1および前漢関城が作られる以前の地勢状況は如何なるものであったかというに、鳳凰山よりL2の手前まで丘陵が迫っていたことが想定されるのである。すなわち、L2は鳳凰山の南麓と皂澗河との間にできた細長い河谷を通過していたと考えられる。当該地の地勢は当然にして北高南低である。L2上の軌轍が南側に集中しているのもこのため

はないだろうか。前漢中期の関城の建築にあたり、鳳凰山の裾野を削り抜いて城郭を建築したことから、その中央を通過する関道も裾野を削り抜いた切通しの内を通過することになったといえよう。

L2を東側に延長してみると、澗河の北岸で2011年の調査中に発見された岩盤上に残る軌轍に繋げることができる(図2-4, 5)。この古道遺構に関する情報は、上掲の学術報告には取り上げられておらず、現地新聞ならびにネット上で公開されているにすぎない。2013年11月16日付の「大河報」洛陽には、残存長40m、左右の車轍の幅1.15m、軌轍の深さ2～5cmと記されている。この道路遺構について、路肩の崖面に唐代の石刻があることから現地研究所では唐代の軌轍としている。しかし、筆者はL2からのラインの継続関係ならびに北側崖面と南側澗河河川敷との状況からして、橋梁を用いずに車両などが通行可能なところは当該区域しかないことから、東周期あるいはそれ以前から使われてきた道路遺構であると考えられるものである。丘陵地帯である新安县城関鎮街区の東端にあって鳳凰山と青龍山とに挟まれた皂澗河の河谷は、当該地の東西に連なる澗河の狭小な河谷に比べると若干ながらも広汎な河谷である。然も、拙著で指摘したように当該地の周囲の丘陵は脆い頁岩であり、先の尖った薄い頁岩が河川敷に崩落していることから青龍山を南に回り込むこともできない。したがって、通行路を確保するという環境においては皂澗河の河谷しか選択肢がないことになる。東西に細長い河谷にあって、大小2本の河川が交わり、四方を丘陵で囲まれた地勢こそ、関塞の設置には極めて優れた立地環境を有している。少量ではあるがL2から検出されている焼土顆も、当該地に何らかの建造物があったことを想起させる。このような点は東周期から当地が軍事交通の用地として活用されていた可能性を示すとともに、それ故にこそ前漢で関城を築く環境がすでに完備されていたことを物語っている。平勢隆郎は戦国諸国の当地をめぐる行動を解析し、当地に韓の関塞施設があったことを想定している⁽¹⁴⁾。この度の発掘調査では漢代の層位の下には手を付けていないことから、

Q2, Q3 あるいは Q6 の下面に建築遺構がある可能性は否定できない。

考古隊の発掘は漢代以降の関城の構造と利用状況を究明することに主眼があったが、筆者や平勢が想定してきた東周期の遺構、就中古道の存在がこの度の発掘により証明されたことは、今後の新安遺跡の研究に大きな課題を残したといえる。

また、漢代の函谷関をより重要なものとする存在として、筆者が以前よりその存在を強調してきた散関障との繋がりが確認されたことも、この度の考古学成果の一つといえる。考古隊は黄河南岸の倉儲遺跡から南へ延び、澗河の新安函谷関遺跡を越えてさらに南進し、磁澗河の河谷を回って南に洛河の都尉治遺構までの散関障長城線を引いているが、そのラインは筆者が想定した散関障長城線に極めて近いものの、果たして磁澗河の河谷を内に包むものかどうか、甘河の河谷をどのように取り込んでいるかなど、その全体像については十分に解明されたとはいいがたい。散関障長城線の設置環境についても今後さらに一歩進んだ研究が展開されることを期待したい。

今後の課題ということになるが、考古隊では、①城壁上の夯土台の用途はどのようなものか。それは小城の角楼、関門の関台であるのか。関城の完全なる配置構造は双関をもつものであるのか。②大城と小城は如何に連結しているのか。後漢で増築された関城は、空間を西へ向かって拡張したものであるが、北城壁、西城壁は確認されておらず、実際に存在するのか、といった課題を明記している。これらは何れも建造物の構造や配置に関する問題である。これに歴史性を加えるとすれば、曹魏で再度関治が靈宝地区に移設された後、当該施設は如何に活用されていくことになるのか。当該施設が継続的に利用されている状況はL1の層位解析により確認されるものの、その関塞としての役割は如何なるものであったのか。明清代に門楼が増築されているにも関わらず、その関塞としての重要性がいま一つ判明していないのである。近代日本の研究者が残した写真資料として、桑原隲藏の「考史遊記」には関城門楼の写真が2枚

(桑原図版番号 22・23) 掲載されている⁽¹⁵⁾。これに対し、関野貞日記では洛陽から長安の道程において新安を通過したことが記されているにもかかわらず、関野貞古写真の中に新安関城の写真がないのは何故なのか⁽¹⁶⁾。新安関城の関所としての役割は如何なるものであったのだろうか。文献考証と合わせ、今後さらなる調査成果を組み入れた研究が必要となろう。

3. 靈宝孟村遺跡と古道遺構

『通典』卷 177 州郡 7 古荊河州河南府新安県には、新安の函谷関とその移設について以下のように記載している。

県の東北一里に漢の故函谷関あり。それ秦関は今の靈宝県にあり。漢武帝元鼎三年(B.C.114)、楼船將軍楊僕、しばしば大功あるに、関外の人たるを恥、書を上りて東に関を乞い、家財を以てその用度に給し、乃ち新安に徙せり。後周、故函谷関城を改めて通洛防となし、以て齊に備う。郭縁生『述征記』に云う、新安縣、漢の函谷関なりと。今なおこれを新関と謂う。項羽、秦卒を新安城南に坑すは、即ちその地なり。魏文帝景初元年(237)、河南尹盧延言を上り、成皋・函谷二里六十歩なれば、宜しく函谷関を嶠下に卻すべしと。弘農太守杜恕議して、東たるを以て潼関を徙して郡の下に著け、函谷関を省きて、劄関盧氏県の下に徙せんと。正始元年(240)、弘農太守孟康言を上り、函谷関を移し、さらに大嶠関と号し、また金関となさんと。地理志に云う、今按ずるに、この関は正始元年に廢するなりと。

この内容より、新安の函谷関は正始元年に廢されたことが認識される。ただし前章の T12 の層位をみる限りにおいて、古道 L1 はそれ以降も使用されていることを考えるならば、函谷関という関治のみが移設されたとみるべきである。では関治は何処に移設されたかというに、明確に弘農に戻したとする記事は史書の中に見出せないが、上記の孟康の上言内容からみれば、嶠下すなわち

弘農と考えるのが妥当である。然らば、弘農では関治は何処に置かれたのであろうか。第1章で触れた秦の函谷関址という考え方については、古道遺址の層位から漢と隋唐の間に使用された痕跡が見出されないことから、別所において新設されたと考えるべきである。これについて正史には明確な記載はないが、地方志である乾隆12年刊『靈宝県志』巻2古蹟には「函谷関、邑(靈宝県城)の西南にあり。曹操の張魯を西征する時、糧道を此に開く。後遂に関を置く。基の址久しく湮がるも、前(県)令の江縻が重建す。周の置く旧関を去ること十余里なり」とみられることから、曹魏に置かれた関城と旧関、すなわち秦の関城とは十余里の距離を隔てていることが理解される。曹操が新たに糧道を開き、そこに関城が築かれたのであり、その後廢墟となっていたものを清の康熙年間に前靈宝県令の江縻が重建したとするものである。この江縻による重建については、民国21年刊『靈宝県志』に「清康熙十八年(1679)、県令江縻ここに函谷関を重修す」と記され、また康熙21年(1682)建立の王宏『重修函谷関記』(『魅力函谷関』所収)には康熙18年の9月より工事を始め2か月にして落成したことが記されている。清代以前の古道の利用状況に関する文献史料は見出されない。しかし、関城の廢止と古道の利用状況とは新安の函谷関と同様別々に捉えなければならず(考古学調査に期す)、康熙年間に関城が「重建」されたことは確認がとれることから、清代の関城は曹魏の古道上にあったと認識することができよう。ここにおいて、弘農には二つの函谷関が存在したことになる。魏の函谷関と称される遺跡について、近刊『靈宝県志』では、以下のような情報を提供してくれる⁽¹⁷⁾。

後漢末年の天下争乱の折、曹操は数十万の大軍を率いて西に張魯・馬超を征討し、弘農県に駐軍した。この時、函谷古道が艱險崎嶇にして粮草の転運に困難であることから、許褚に命じて古関の北10里の黄河の岸辺に新道を開いた。この新道は稠桑原の東北端からくねくねと西に上り、原上の西寨村で函谷古道と合流し、その後稠桑に入る。後これを「曹操の運漕道」

といった。魏の正始初め、弘農太守孟康は運漕道の入口に新たに関城を建設した。これを「大嶠関」とも「金関」とも称する。後世、古関および漢関と区別するため新関、魏函谷関あるいは魏関と称した。清の康熙年間および民国の初年に修築した。その関門は2層建の閣楼を持ち、関門の上には康有為が書した「天下為公」の額題があったが、後には「紫氣東来」と改められた⁽¹⁸⁾。抗日戦争の際、中日両軍双方がここにおいて度々激戦を展開したことから、関楼は戦禍で破壊された。

ところで、康熙年間には複数の日本人研究者が弘農の函谷関を通過している。その時の状況を克明に記しているのが岡倉天心、関野貞、桑原隲藏である。ここでは3者の記録を辿りながら百年前の弘農函谷関の状況を考えたいと思う。なお、岡倉天心の甥である早崎稔吉も洛陽長安間の旅程に関する克明な記録を残している。これについては現在法政大学長井純市研究室にて翻刻中である⁽¹⁹⁾。早崎は関野貞の調査にも同行しており、洛陽から長安には主に塚本靖と行動を共にしている。このような点からも早崎資料の公開が待たれる。

岡倉天心は、明治の中期と後期の2回、洛陽長安間を旅しているが、その「支那旅行日誌」の明治26年(光緒19年、1893)9月25日と明治39年(光緒32年、1906)11月14日に、以下のごとく靈宝の函谷関を通過したことを記している⁽²⁰⁾。函谷関通過の前日は何れも靈宝県(明治26年：城南裕興成店、39年：隣店林生店)に宿泊している。

(明治26年)九月廿五日 前夜腹痛。十二時半起く。雨歇て雲に月の心あり。富貴虫多し。二時に夢を破り二十余虫を捕へ得たり。頭頸両手痛疥に耐へず。睡れずして天明に達す。天陰るを以て少しく見合せ八時十五分発す。城を出つる十町計に小流の黄河に注くあり。西の方函谷関に到れば関に函谷の二字及「未許田文韋策馬」「願逢老子再騎牛」の連を刻す。古函谷の碑は過半土に埋せり。関に入れは両坡路を夾み高低あれとも凡十七八丈の崖なるへし。路幅一間乃至三間位。秦時の趣は必ず一層の険を加へたり

しなるへ(し)と雖とも今に至て一の要害なり。上り下り二十里(此地方十里は十四里)。稠桑河を渡りて同舗に至り更に行く二十里にして大字舗に尖す。後時三時半車を駆りて平原を渡り過く。黄河右に横り突兀たる山西の山脈の紫に接す。右に田畝崗巒の上に荆山の一群西に走るあり。黄昏の景。山色水色実に奇なり。況んや既望の月を得て野花烟靄の間。閔城県に近く佳致一層の妙あり。城壁の影を碾りて一小水を渡り西関外鴻順店に宿す(七時)。

此日六十里を行く(八十里)。余は前夜の虫毒発熱。車に在り。早崎終日車に上らず。函谷高き処千三百尺あり。今夜千尺足らず。

(明治39年)十一月十四日 旧二十八日 木曜 五十一度。鷄鳴店を出つ。宏農河を渡る。前に函谷関あり。天未た明けず鎌月西天に懸る。河水滾々として流れ乱山週遭として暁を待つものの如し。騎して関に入る。田文の鷄鳴台あり。関に猶龍と題す。未許田文以走馬云々の連あり。進んで溝道に入り十里。望河舗に黄河を見る。溝道を下り稠桑舗に車を待つ。鴻雁麦田に集するあり。仍て銃を呼て一大雁を斃す[鷄鳴入秦塞 残月鉄鞭霜の句あり]。天真子亦獲あり(銃台尻壊る)二時大子宮に打尖。騎して閔郷県に至る。坡に上れば右に黄河を見る。壮快言を絶す。沙鷄群をなし鴻雁相呼ふ。河北の山河指点すへし。坡を下れば閔郷県なり。北河に面す。店城外に在り。風景佳絶。十三年前宿する所の荒店(鮭函詰を開く)に投す。

関野貞は明治39年(光緒32年, 1906)10月から11月にかけて洛陽長安間の遺跡調査をしている。その調査過程は日記(「中国旅行日記」)に具に記載されている⁽²¹⁾。先の岡倉天心の2回目とはほぼ同時期である。

(明治39年10月)二十四日 晴 午前四時半起床。五時十五分靈宝発。五時四十分弘農澗に至る、時に天未白からず、道暗く唯河流の轟々たるを聞くのみ。馬車七、八輛已に河岸にあり、皆危懼発せず、已にして黎明稍物色を弁すへし。二車勇を鼓して先登し川の中洲に上る、他の車猶發せず、

余の馬車奮然挺進、馭者励声叱咤、馬亦振鬣忽水中に入る。流疾きこと矢の如く、深馬腹に及ふ。纔に中洲に達すれば前更に一流あり、先きの両車相踵て再奮進す、忽深处に陥り車体半水中に没す、余の馬車之に鑑み別処を取りて進む。幸に水甚深からず、急流を渡りて前岸に達することを得たり。他の觀望せし馬車亦皆踵て渡り来る。時に六時半、遠近の樹影猶暗く水光白し。忽ち前面に関門を認む、即秦の函谷関にして孟嘗君の逃れ出し処、又老子の黄牛に騎りて入りし処なり。門を入れは道の左右兩崖相迫り高數十丈、其上は高原にして数十万の大軍を屯すべく、下は車軌を並ふること能はず。此の如きこと殆二十里、坂路亦頗険なり。真に無双の要害なり、況んや前に弘農澗の急流を控ふるに於てをや。秦の関中に抛り富強を以て天下を雄視せし者、故なきにあらざるなり。八時嶺頂に達す。九時坂を下り終り一水を渡る、十時稠桑鎮を過ぎ、十時十一時半大字營に着、休憩朝食をなす。(以下略)。

桑原隲藏は、その旅日記である「考史遊記」の明治40年(光緒33年、1907)9月14日に以下のごとく靈宝の函谷関を通過したことを記している⁽²²⁾。関野や岡倉が調査を行った一年後ということになる。

雨後陰 行程六十里(八十里と称す) 七時濛々たる細雨を冒して発軔す。靈宝県の南関を出れば、即ち弘農澗なり。澗を絶り、約二里にして函谷の古関に達す。関前に「古函関」の碑あり。関門上には「函関」と題し、其左右に、「未許田文輕策馬。願逢老子再騎牛」の対連あり。田文(齊の孟嘗君)の秦を亡するや、客に鷄鳴を善くする者あるを利用して函関を出で、老子の周を去るや、青牛に駕して函関を出で西行す。この連ある所以なり。関の東側に康熙三十七年重建せし所の「夏直臣龍逢関公之墓」の碑あり。関を過ぐれば、直に山路となる。兩側壁立千仞、其間一徑僅に一車を通ずべし。処々に崖を闢き、兩車相値へば、則ち一を避け一を過ごすの地となす。真に天険なり。『読史方輿紀要』に『括地志』を引きて曰く、「関城在谷中。

深險如函。因名。(中略)絶岸壁立。其上柏林蔭谷中。殆不見日。荀卿謂之松柏之塞」と。山谷の深險函中に在るが如きは、今猶旧の如し。松柏の蔭翳は、今復見るべからず。

十時四十分稠桑村(靈宝県より二十里)を過ぎてより、山路始めて開く。稠桑は『春秋』僖公二年所載の「虢公敗戎于桑田」といへるもの即ち是なり。一時十五分太子營(靈宝県より四十里)にて昼憩し、五時闕郷県(靈宝県より六十里)に着し、西関外の公館大王廟に投ず。

以上3名の記録には明確な共通点がみられる。すなわち、靈宝県城からそれほど遠くない地点に函谷関の関城があること、関門の上には「函関」、その関門の左右には「未許田文輜策馬」「願逢老子再騎牛」という題記があることである。乾隆12年刊『靈宝県志』巻1 図考「正四路四十村図」の中に県城の西城門より西行する道が描かれ、弘農澗を越えて孟村の北側で函谷関の門楼を通過している。孟村の南側には王塚村が描かれている。前者についてはこの絵地図との共通点が見出される。後者については『支那文化史蹟』掲載の函谷関古写真(図I, II)で確認される。門楼の建築は2枚の写真で異なっているが、関城の磚築門洞は同一であり、その門洞の左右に上記の「未許田文輜策馬」「願逢老子再騎牛」という題記が確認できる。この建造物については、近刊『靈宝県志』の情報では民国の初年に再度改築したことが記されていることから、図Iが康熙年間に重建された状態(同様の建築物については早崎稔吉写真および伊東忠太スケッチでも確認される⁽²³⁾)、図IIが民国で重建された状態のものであり、したがって当該古写真の関城は3名が通過した函谷関であることに間違いはない。これらは江蘇重建の清の函谷関、言い換えれば魏の函谷関である。

ところで、『支那文化史蹟』所収の2枚の河南函谷関写真図版に関する解説として、常盤大定は以下のごとく記している⁽²⁴⁾。この内容は上述の靈宝県城からそれほど遠くない地点にもう一つの函谷関の遺跡があることを示唆している。

函谷関に新古の二つがある。新関は河南省より西行七十支里の新安県にある。東よりすれば、澗河を渡り、関を過ぎて新安県城に入るのである。前漢武帝の元鼎三年に置いたもの、小さい丘の間に作られた関門で、別に要害の地勢でもない。

伝説を以て取りまかれる古関は、これより更に西行して、灑池県・陝州を過ぎ、崤嶺の嶮を越えた靈宝県にある。これ、古への宏農の地で、関は県の西南宏農澗の西にあり、小さな丘を開鑿して通じた道の上にある関門である。「靈宝県志」にこの関について、邑治の西南里許、澗水を過れば則ち亀原である。曹操西のかた張魯を征せる時、糧道を此に開き、後終に関を置いた。其址久しく湮滅したのを、邑令江繁が重建した。旧関を去る十有余里と記し、而して鶏鳴台について、県南十里に在る。即ち函谷の旧関で、尹喜の守れる所、老子曾て之を過ぎた。田文の関を渡れる時、客が鶏鳴を作したが為の故に名けたのであると記してある。これによつて見れば、老子が青牛に乗つて西に去る時、関尹喜の為に道德経五千言を残したと伝えられる地も、孟嘗君が秦を遁れんとする際に、鶏鳴を能くする客によつて、僅かに身を以て免れたと伝えられる地も、この旧関である。然し其の間僅に十支里のみであるから、大体上に於てこの古函谷関を以て旧関と見てよい。ただ通路が時代によつて異なるに過ぎぬのである。この通路は、崤関を過ぎるのであるから、実に天下の嶮で、一夫之を守れば万夫も破る能はざる要衝である。

『支那文化史蹟』の図Ⅰが関野の撮影に係るものとしても、図Ⅱが何れの人物(常盤か)の撮影に係るものかは現時点では特定できない。上記の解説において常盤が情報の拠り所としたのは「邑治の西南里許」なる文言から光緒2年刊『靈宝県志』であるといえるが、常盤は函谷関の遺跡が靈宝と新安の2カ所で確認できるほか、当時靈宝で確認された関城の遺構が秦の函谷関の遺構ではないことは認識しているのである。ただ残念ながらそれが3つ目の函谷関であ

る魏函谷関の遺構の上に造られたという点については確認をしていない。

以上、光緒年間に日本人研究者が通過し記録に収めた弘農の函谷関、清代の函谷関は、魏の函谷関の遺構を引くものであることが理解される。然るに、ここに一つの重要な問題が見出される。それは魏の函谷関が何処にあるかという問題である。筆者は靈宝地域の調査を行うなかで、『支那文化史蹟』掲載の写真における地形が第1章で触れた王塚村遺跡の地形とはあまりにも異なっていることから、写真の遺構が魏の函谷関であることを想定してきた。図Ⅱと同様の建築物を撮影したものには、『隴海鐵路』掲載写真(門洞上に「天下為公」書跡あり、撮影者、編者不明、東京大学東洋文化研究所、1923年撮影写真(門洞上に「天下為公」書跡あり)、1935年撮影写真(門洞上に「紫氣東來」書跡あり)などが確認でき、「天下為公」や「紫氣東來」という書跡のみられる門楼建築物については張煥良『魅力函谷関』も筆者と同様の見解を示している⁽²⁵⁾。しかしながら、その遺構の具体的な所在地について言及したものは全く存在しない。よって筆者は魏関の探索を重点課題として2011年から現地調査を開始した。2011年3月には「人間文化関野調査」において王塚村遺跡の調査とともに台地の北端部の調査を、2013年度からは「関津科研」において台地全体の踏査(2014年3月：孟村南、函谷夾輔とその北側一帯、2014年11月：孟村北側から西寨村にかけて)を行っている。調査には関野貞古写真、早崎稔吉古写真、伊東忠太スケッチなどの資料を携帯し、CORONA衛星画像、QUICKBIRD衛星画像の解析を行いながら現地を踏査した。その過程で、小方登、小島泰雄の衛星画像解析情報や台湾外邦図(台湾中央研究院所蔵 各省分幅地形図 25000分の1、民国26年、靈宝県)の分析情報に基づき、遺構の所在地と古道遺構(開析谷)を特定するに至った。以下、その調査成果を示しておきたい(図3-1)。

2011年3月の調査は、王塚村遺跡の地勢調査を通して『支那文化史蹟』掲載の函谷関写真図版に写る建築物が王塚村の地に建つものではないことを確認す

ることにあつた。同時に靈宝县城の遺跡と魏函谷関の所在地を探索することも目的としていた。すなわち、本章を起こすに至った自らの想定の確認調査である。王塚村遺跡については前に触れたので略す。靈宝县城は弘農澗河の東岸にして黄河の合流点にあるため、三門峡ダム建設に伴う虢略鎮への県治移転にともない廃棄された集落である。現在、(靈宝)老城と称する小規模の村落が台地の頂部にあるものの、明清代の城壁の遺構はなく、むしろその北部にある後地村の西部で唐代行宮の城壁と思われる遺構が確認された(34° 42′ 05″ N, 110° 55′ 49″ E, Google 数値)⁽²⁶⁾。次に、前掲の諸氏の日記に基づき、靈宝县城遺構の西南、弘農澗河の西岸、台地の北端部(34° 40′ 18″ N, 110° 54′ 45″ E, Google 数値)を調査したが、台地の形状が写真とは若干異なっており、特定には至らなかった。

2014年3月の調査では、先の調査の後、靈宝老城と王塚村遺跡との間、弘農澗河西岸に明代の門楼遺構(函谷古道上の門楼)があるとの情報に基づき⁽²⁷⁾、その門楼の遺構はもとより、そこから北側、弘農澗河西岸一帯を踏査した。明代の門楼は、北坡頭郷孟村の東南部、連雀高速靈宝インターチェンジの東南に残存している(34° 39′ 08″ N, 110° 55′ 42″ E, Google 数値)。当初、この門楼が古写真の門楼かとも予測したが、形状は全く別物であつた(図3-2)。土台の門洞は磚築(土台：高さ5m, 門洞：高さ4m, 幅3m, 奥行き10m)、その上に木造2層の門楼(1辺4mの方形、高さ9m)が建つ。門洞の南壁には「函谷夾輔」、門洞内の中央北壁には「孟嘗逆旅」の題記がある。注意すべきは、門洞の方向軸が南北となっている点である。すなわち、弘農澗河を渡る東西の方向軸に対し直角になっているのである。当該調査では、この門楼より北側で2011年の調査地点の手前まで、全ての開析谷の地形を踏査した。この門楼については『魅力函谷関』に詳細な説明があり、孟村出身の翰林薛書常(光緒年間)がこの門楼を重建したことから翰林と称したこと、当地の民衆の言伝えとして、周秦函谷関と魏函谷関の間にあるという函谷夾輔の意味が薛書常による皇

帝輔導と重なることを載せている⁽²⁸⁾。その調査結果は2014年7月に京都大学にて開催した報告会にて公開し、諸兄の示唆のもと、再度2011年の調査地点の近傍を検証することとなった。これが2014年11月の調査である。

11月の調査は先にも記したように、これまでの現地調査の成果と古地図、衛星画像の再検証を通して孟村一帯の開発状況や地勢の変化を推定の上、函谷夾輔の近傍の状況も含め2011年の調査地点を重点的に調査することとした。ここに第一の問題として、確定の重要な要素となる台湾外邦図にある鉄道の軌道遺構が確認できるかという点を探索した⁽²⁹⁾。この点については、隧道の遺構を確認した(図3-3)。左右の丘陵は削平され百年前とは若干景観は変わっているが、近傍では最も幅の広い開析谷であり、当地に魏函谷関の門楼があったことが認識された(図3-4)。然らば、この開析谷の中に古道の遺構があることになる。筆者は当該開析谷を踏査したが、谷底はさほどの勾配をもたず、その道筋が東西方向から南北方向に直角に曲がる地点において、谷が人工的に開鑿されていることも確認できた(34° 40' 05" N, 110° 54' 35" E, Google 数値)。この地点より開析谷は南に向かい台地上に至る(34° 39' 46" N, 110° 54' 51" E, Google 数値)。谷幅は比較的広く台地上までほぼ均一な幅をもつ。台地上の農民の話では、かつて靈宝から西安に向かう大道がここを通っていたという。最近まで使われていた台地上の道を西南方向に向かったが、高速により切断されていた。よって、王塚村に戻り梁家溝の開析谷崖上を西に進み当該開析谷の西端および西寨村の近傍を踏査した。その際、西寨村の西北において古道の遺構を確認した(34° 38' 22" N, 110° 53' 20" E, Google 数値, 図3-5)。この遺構を衛星画像にて確認したところ、孟村の北部から西南に向かう先の道筋が認識された。王塚村から西に延びる開析谷は西寨村の東で「ユ」字を呈するが、その北側に延びた溝壑が孟村から延びる古道遺構と合流する(その西側で稠桑に至る道筋は二つの開析谷が想定されることから今後を期す)。西寨村から稠桑村に抜ける現在の県道の南側丘陵上では狼



図3-1 秦函谷関・魏函谷関衛星画像 Base : CORONA satellite photographs are available from U. S. Geological Survey, EROS Data Center, Sioux Falls, SD, USA.



図3-2 孟村の東南に残存する函谷夾輔



図3-3 隴海鉄路の隧道址



図3-4 魏函谷関門楼址



図3-5 西寨村西北の古道遺構 (秦関道と魏関道の合流地点)

煙台の遺構 (34° 38′ 03″ N, 110° 52′ 46″ E, Google 数値) が確認できた。北魏形式 (押指紋) と思われる瓦片などの遺物が散在している。

以上の調査により、魏函谷関・清函谷関遺跡の所在地ならびに古道遺跡が確認できた。その遺構が北坡頭郷孟村に所在することから本論では孟村遺跡という名称において遺跡をとらえた。関城遺構ならびに古道遺構に対する考古調査が実施され、その利用状況が明らかになることを期待したい。なお、古道が直角に曲がる地点の北側には狼煙台遺址があるとされる点、西寨村から稠桑村に至る古道遺構が未確定の点など、当該地域に対しては引き続き調査を継続していく必要がある。

4. 潼関遺跡

第4の函谷関とは潼関を指す。『水経注疏』巻4河水の潼関に関する記事からは、潼関より東嶠すなわち靈宝に至る区域を押並べて函谷関と称していたことが理解される。

河(水)は関内にありて南に流れ、関山に潼激す。因りてこれを潼関と謂う。灌水これに注す。(灌)水は松果之山より出で、北に流れて通谷を逕る。世にまたこれを通谷水と謂う。東北して河に注す。『述征記』に謂うところの潼谷水なるものなり。或は説く、水に因りて以て地に名づくなり。河水は潼関の北より東に流る。(河)水の側に長坂あり、これを黄巷坂と謂う。絶澗に傍ひ、この坂を渉りて以て潼関に升る。いわゆる黄巷を浜りて以て潼を濟るなり。北を歴て東嶠に出ず。通してこれを函谷関と謂うなり。

潼関なる名称が史書中で確認されるのは、後漢末である。『三国志』巻1武帝紀建安16年(211)条には、潼関に拠る馬超・韓遂らを曹操が討滅した経緯が詳細に記されている。また、晋の杜預は『春秋左氏伝』文公13年(B.C.614)の「春、晋公、詹嘉をして瑕に処り、以て桃林の塞を守らしむ」に注を付け、「桃

林は弘農華陰県の東にあり。潼関はこれなり」と、潼関と桃林塞とが同一のものであるとの認識を示している。この認識は通典でも確認される⁽³⁰⁾。『元和郡県志』巻6 虢州閩郷県には黄巷坂、曹公故壘とともに桃源を記し「桃源、県の東北十里にあり。古の桃林、周武王の放牛の地なり」とみえ、さらに、靈宝県(現在の靈宝老城)は唐代に改称される以前は桃林県であり、上記の『水経注』にもあるごとく潼関より閩郷を経て靈宝までを一括りにして桃林とも称したと理解することができる。函谷関、桃林塞、潼関は一つのものとして捉えられてきたことも認識しておくべきである。清代『読史方輿紀要』もこの認識のもと、函谷関については巻52 陝西1の潼関条のところに秦函谷関、漢函谷関、魏函谷関に係る情報を集約して記している。したがって、函谷関を語る際には潼関(その地勢より衝関、雲潼関とも称される)も視野に入れておかなければならない。

ところで、潼関遺跡については、渭南市潼関県港口鎮の集落を城壁の遺構が取り囲んでいる。東西約2.5 km、南北1.5 kmの楕円形を呈する(西関:34° 36′ 22″ N, 110° 16′ 24″ E, 南水門:34° 36′ 08″ N, 110° 16′ 56″ E, 南関:34° 36′ 01″ N, 110° 17′ 37″ E, 東関:34° 36′ 24″ N, 110° 17′ 33″ E, 北関:34° 36′ 36″ N, 110° 16′ 56″ E, Google 数値)。三門峡ダムの建設にともない元来の潼関県の県治が移動したことより、明清時代の県城は放棄されるに至った。現在、北城壁の残存は確認できないが、他の3面の残存は比較的によい⁽³¹⁾。一般的に、この明清時代の遺構を潼関と認識している。しかしながら、港口鎮の南側の台地上には、南側に複数の城址遺構がある。むしろ、本論の議論との関係からいえば、研究の対象とすべきは港口鎮にある明清時代の遺跡ではなく、台地上の遺跡群である(図4-1)。それらを如何に捉えるか、そしてそれらが初期の潼関、函谷関、桃林塞との関係を説明するに足る資料となりえるかといった点について考証していかなければならない。現在、関津科研の重点課題として調査継続中であり、その具体的な成果報告は今後委ねることとし、本論ではこれまでの現地調査から得られた遺構の状況と今後求められ

るべき問題について簡述しておきたい。

台地上では3つの異なる時代の遺構を確認した。南から北に向かって、時代が下るごとに移動している。中でも筆者が調査により注目した遺構は、①太要鎮南巡村にある南巡城址(34° 31′ 52″ N, 110° 16′ 34″ E, Google 数値)、②城北村の東北にある城壁遺構(34° 34′ 57″ N, 110° 17′ 58″ E, Google 数値)、③港口鎮楊家庄村にある城址遺構(34° 35′ 43″ N, 110° 17′ 42″ E, Google 数値)、④十二連城烽火台遺構、⑤明清潼関城址の城壁内層にみられる(唐代)城壁夯築遺構の5つである。

太要鎮南巡村の西北約500mにある南巡城址は泗州城址とも称される。『中国文物地図集 陝西分冊』によると、当該城址は明清時代の遺構である。城址は長方形で東西900m, 南北1000m, 残存する城壁の長さ約350m, 高さ1.5~3.2m, 城基の幅5m, 夯築層厚さ10~12cm, 夯窩の直径6cmである。明瞭な馬面を有する南城壁は確かに明清時代の遺構といえる(図4-3)。この遺跡に関して小島泰雄より当該城址を西周代とする情報が寄せられた。ネット上の情報ではあるが、陝西省人民政府によるもので、泗州城址など2箇所を省級の文物保護単位とする公布である(遺構の状況については上掲の数値とほぼ同一)⁽³²⁾。その説明によれば、この城は周武王14年に建てられ、泗州軍がこの地を守ったことから泗州城と称されたが、その時の城は殷周遺跡の上に建てられたとする。この内容そのものは今後検証が必要であるが、『中国文物地図集 陝西分冊』には同村に南巡遺跡という殷周代の遺跡を挙げている。面積約5000㎡, 文化層の厚さ0.8~0.9m, 多くの遺物が採取されている。南巡城址は、禁溝と遠望溝に挟まれ、それを壕のようにした円形の台地上にある。地形からみると正に要塞といえる。また、この遺跡のすぐ北側の巡底寨村では戦国期の遺跡が確認されている。このような状況から考えるに、陝西省人民政府の公布には明清時代の遺跡と殷周代の遺跡の情報が混在しているといえよう。更なる調査が必要であるが、当該遺跡が殷周代の遺構であれば、上述の桃林寨との関係についても、



図4-1 潼関遺跡近傍衛星画像 Base : CORONA satellite photographs are available from U. S. Geological Survey, EROS Data Center, Sioux Falls, SD, USA.



図4-2 明清潼関城上南門の遺構



図4-3 泗州城南城壁（馬面の構築）



図4-4 城北村東北に残存する漢代の城壁



図4-5 楊家庄村東北に残存する唐代の城址

また当該期の古道(幹道)が黄河沿いではなく南の丘陵沿いにあったという点についても議論を喚起するものとなろう。

城北村の東北、遠望溝の際にある城壁遺構であるが、これは2014年11月の調査の際に確認したものである。夯築の状態からみて、漢代の遺構と考えることができる(図4-4)。この遺跡については、『中国文物地図集 陝西分冊』にある陶家庄城址(港口鎮陶家庄村の北200m)との関係を考える必要がある。陶家庄城址の形状は長方形で、東西約550m、南北約1500m、南北の城壁が残る。北城壁の残長500m、残高3~12m、城基の幅6~7m、夯築層厚さ8~12cm、夯窩の直径8cmであり、中央部では門址が認識されている。南城壁の残長は約100mである⁽³³⁾。ここにみる北城壁というのは楊家庄村の北側に残存する城壁遺構を指すものと考えられるが、筆者が調査したところでは夯築の状態からみて漢代というよりも唐代の遺構ではないかと思われる。筆者の確認に係る残存城壁が南城壁であるのか、北城壁が実際に漢代の遺構であるのかという点を今後詰めていかなければならない。

上記2遺跡が漢代以前のものとするならば、潼関という名称が史書に登場する以前の関城ということになる。桃林塞あるいは函谷関道の遺跡として考えていく必要がある。

このほか、『中国文物地図集 陝西分冊』には楊家庄村の北側に東陶家庄城址という遺跡が載せられており、清代の遺構であるとされる。平面は長方形(正方形に近い)で、東西420m、南北360m、城壁の保存状況は極めてよく総長約780mが残存している(図4-5)。その残高3~13m、城基の幅6.4m、夯築層厚さ11~14cm、夯窩の直径8cmである。しかしながら、現在では唐代の遺構とする潼関県人民政府の石標が立つ。筆者が調査したところでは、城壁の一部分、特に東城壁上では元来の城壁の外側に新たな修築の痕が確認できることから、唐代の城基を清代に修復したものと認識してよいと思う。この点からいえば、港口鎮にある明清時代の潼関遺跡の城壁でも同様な構造になっている所を随

所で確認している。上掲⑤の遺構に係る問題となる。これについても城壁内層にみられる夯築遺構は唐代のものと考えているが、継続的に調査を行っていきたい。

禁溝を挟んで西側にも十二連城と称される(烽火台)遺構が存在する。十二連城については、実際のところ16基が考古隊により確認されている⁽³⁴⁾。十二連城の建築年代を巡っては戦国期まで遡る見解もあるが、これまでに調査した遺構の夯築の状態からみるに、漢代以前の建築物とはいえない。16基のうち、隴海鉄路南側の多くは既に踏査したが、北側に展開する遺構については今後の調査を計画している。この区域、即ち潼関と禁溝河が合流する地点には、烽火台の遺構のみならず、隋大業7年(611)に築かれた関城があるとされる(未確認)ことから、重点的に踏査を行いたいと考えている⁽³⁵⁾。

以上、潼関に係る諸々の遺跡について述べてきたが、『水経注』に記される内容と上記の遺構の状況をみるに、『水経注』に登場する関城は明らかに明清代の潼関遺跡ではなく、その南に展開する諸々の遺構を以て考えるべきであることが自ずと理解されるのである。それはまた、何故に潼関が函谷関なのかという説明にも繋がる。現在調査を継続中であることから、本論では潼関について簡単に触れるに止めたが、今後、①曹操の連営、劉宋の連営が12連城の成立と関係するのではないか、②『水経注』にみられる黄巷坂は何処に求められるのか、そして桃林塞や潼関の漢代以前の遺構を考える上で不可欠な古道は何処を通過していたのか、という二つの大きな問題を視野に入れた調査を行いたい。

おわりに

洛陽では、広域な洛陽盆地の内において成周・東周洛邑、漢魏洛陽、隋唐洛陽という全く異なった都城が存在するが、洛陽という名のもとに一括して認識されることがある。長安も全く同様である。この点からいえば、靈宝から潼関

に至る広汎な区域を函谷関と称することもまた認識の内に入れておくべきである。基点となる関城は各時代の勢力図や経済状況によってその所在地が移動している。著名かつ規模の大きな建造物については、同一名で複数の遺構が存在する可能性も視野に入れ、時代幅、地域幅を以て遺跡を探究し分析をする必要もあろう。秦漢・魏晉以前の遺跡を捉える際、最も重要な情報の拠り所となる『水経注』を理解する上にも、ある特定の一時代にのみ視点を据えるのではなく、広い視野を以て文意を解析していかなければならない。近年では地理情報の増加に加え、①関野貞や桑原隲藏など100年前の調査において記録に残した写真・日記資料の活用、②現地での聞き取りや地形、遺構、遺物調査などを含めた現地踏査、③現地考古隊による遺構の学術調査など、総合的に分析することで文献に記された情報をよりの確に引き出し把握することが可能となった。この認識に基づき筆者は現地踏査を主体とした調査を断続的に展開している。前に述べたごとく、本論では函谷関に対する認識の刷新と共有を図ることを主眼とし、これまでに筆者が行ってきた函谷関の関城諸遺跡に対する現地調査の中間報告と収集した情報の公開を試みた。函谷の内には、関郷の黄巷坂や晋王斜路、硤石・澗池古道など函谷関の性格を考える上で不可避な古道遺構も存在する。紙幅の関係上本論ではこれらについては言及するに至らなかった。潼関の調査も継続中であり、したがって、函谷関を総合的に理解するには議論すべき課題も多い。本研究調査に関するご指摘ご助言など諸賢兄のご鞭撻を期待して止まない。

- 1 河南省靈宝県地方志編纂委員会編・賈同然主編『靈宝県志』中州古籍出版、1992年、760～762頁。
- 2 宋の程大昌『函潼関要志』（説郭一百二十卷）には、秦函谷関と漢函谷関の2関のみが記載される。
- 3 平勢隆郎『あらずじとイラストでわかる秦の始皇帝』（宝島 SUGOI 文庫、2014年1月、別冊宝島 2033、2013年7月原載）「函谷関を巡る戦い」125～137頁。

- 4 太初宮は唐の開元年間の創建（正殿前の柱礎は唐代のものと考えられている）で、元来は天宝観という。宋崇寧4年（1105）に太初宮と改められる。元・明・清代に修復され、現在では山門・正殿・東岳廟・瘟神廟が残っている。院内には元大徳4年（1300）、清順治10年（1653）建立の修復記念碑がある（国家文物局主編『中国文物地図集・河南分冊』中国地図出版社、1991年、356頁）。太初宮の西南には尹喜（東周期の函谷関令）の居宅遺址があり、その面積は約1万㎡、地表下には春秋時期の縄紋瓦や古磚が大量に確認されており、院落の遺構もあるとされる（張煥良『魅力函谷関』国際炎黄文化出版社、2008年、251頁）。
- 5 『中国文物地図集・河南分冊』（前掲注4）では、城壁遺構の状況について、東北角と南城壁の一部の残存状況がよく、城壁の幅は約12m、残高1～3m、平夯を用いた夯築層の厚さは6～8cmと記しており、若干数値に相違がみられる。
- 6 東西に延びる開析谷の深さは50～70m、谷底の幅は約10m、狭いところでは2～3m、崖面の傾斜は40～80度という急峻なものである。http://www.ha.xinhuanet.com/xhzt/2006-11/30/content_13067517.htm：新華網河南頻道
- 7 謝巍「靈宝県秦漢函谷関及井式窖藏箭庫遺址」（『中国考古学年鑑1987』文物出版社、1988年、183～184頁）、胡小平・郭九行「靈宝函谷関発現古道遺迹」（『三门峡職業技術学院学報』2009年第3期、43～44頁）、ともに李久昌『三门峡地区考古集成』（大象出版社、2011年）所収。
- 8 『水経注』巻4河水条の門水。
- 9 嚴耕望『唐代交通図考』（上海古籍出版社、2007年3月）篇2「長安洛陽駅道」47頁。
- 10 『後漢魏晋南北朝都城境域研究』（雄山閣、2013年11月）、『千年帝都洛陽—その遺跡と人文・自然環境—』（雄山閣、2010年1月）。筆者が指摘した散関障の防衛線と関連する遺跡については、2008年に洛陽市ボーリング管理辦公室による鳳凰山、青龍山、窯場村への調査によって、新安関城遺跡の南北両方に連なる長城遺構が検出されている（洛陽市文物考古研究院・新安県文物管理局「河南新安県漢函谷関遺址2012～2013年考古調査と発掘」『考古』2014年第11期、5頁）。
- 11 筆者の所見は平勢隆郎「函谷関を巡る戦い」（前掲注3）で展開されている。
- 12 城関鎮遺跡の現状と保護をめぐる問題点については拙稿「洛陽における都城遺跡の保護とその問題点」（『中国考古学』第11号、2011年11月、260～261頁）を参照されたい。
- 13 2012年の調査は、5月に行われたボーリングを主体とする遺構の分布状況を把握するための予備調査と、6月から翌2013年の5月にかけて行われた遺跡中央部に対する本格的な発掘調査に分けられる。前者では道路や建築の遺構、関城の城壁など

が確認され、発掘地点の選定がなされた。これに基づき後者が実施されたことから、本文中では後者のデータに対する考察を行うものとする。なお、前者に与えられた主な課題は以下の6点である。①新安函谷関遺跡の年代特定、②両漢時期の構造と改変、③漢代以降の遺跡の推移、④交通と新安函谷関遺跡との関係、⑤焼窯遺址と関城遺構との関係、⑥長城遺構と関城遺構との関係。以上「河南新安県漢函谷関遺址2012～2013年考古調査與発掘」(前掲注10)参照。

14 平勢隆郎「函谷関を巡る戦い」(前掲注3)。

15 「考史遊記」『桑原隲藏全集』第5巻所収、岩波書店、1968年10月。同書明治40年(光緒33年、1907)九月九日には以下のごとく新安函谷関を訪れたことが記されている。

晴 行程七十里 午前六時半発軔。七時洛陽の西関に出づ。この日暑厳しく風急に、土塵面を撲ち、不快言ふべからず。正午磁澗鎮(洛陽県より四十里)を過ぎてより幾ならずして、澗水に沿ひて西北行し、四時過ぎ新安県(洛陽県より七十里)に着す。新安県の東門外約一里半の処に、「函谷関」の大石碑あり。碑は今折れて、僅に其下半部を存す。其西に樓関あり。関上に「漢函谷関」と題せり。由来函谷関に新古の二関あり。古関は靈宝県に在り。周末秦代の函谷関なり。漢の武帝の時、樓船(海軍)將軍楊僕、新安に居る。関外の民たるを恥ぢ、請うて函谷を新安の東に移す。これ即ち漢の新関なり。新古二関相距ること約三百里。唐の李義山の詩に、“楊僕移関三百里”といへるもの即ち是なり。新関の地、澗水に臨み、陡山を控へ、一形勝地たるを失はざれども、之を靈宝の古関の要害に比すれば、殆んど日を同じくして談ずべからざるを覚ゆ。

16 関野貞研究会『関野貞日記』(中央公論美術出版、2009年2月)には、明治39年(1906)10月19日の新安函谷関通過の状況について「(前略)磁澗以西漸く山路に入る、一時二十五分小川を過ぎ、三時尤彰堡を経、三時五十分峻峻なる坂を上下し、四時四十分頃函谷新関に入る。漢元鼎三年設くる処なり、此処禁坑あり、即項羽の秦卒を坑にせし処と云ふ。(後略)」と記している。この後略のところに、澗水中の岩に車輪が取られて馬車が転倒し写真機を含む荷物が濡れてしまったことが記されている。全く推測の域を出るものではないが、漢函谷関の写真がないのはこの事態のためであろうか。

17 河南省靈宝県地方志編纂委員会編・賈同然主編『靈宝県志』(前掲注1)760頁。

18 張煥良『魅力函谷関』(前掲注4、13頁)では、康有為が西安からの東行中に靈宝に立ち寄ったのは1923年、また「紫氣東來」は馮玉祥の書であるという。

- 19 早崎稗吉資料については、中田智則「茨城県天心記念五浦美術館所蔵・早崎稗吉撮影ガラス乾板について—中国風景写真を中心に—」, 長井純市・飯塚彬「早崎稗吉資料について」(平勢隆郎・塩沢裕仁『関野貞大陸調査と現在Ⅱ』東京大学東洋文化研究所, 2014年9月)を参照されたい。
- 20 岡倉天心「支那旅行日誌」(『岡倉天心全集』5, 平凡社, 1979年)明治26年:63頁, 明治39年:195頁。
- 21 関野貞研究会編『関野貞日記』(前掲注16), 169頁。
- 22 桑原隲藏「考史遊記」(前掲注15)290頁。
- 23 早崎稗吉写真については『支那写真帖』(東京国立博物館所蔵写真)を, 伊東忠太スケッチについては日本建築学会所蔵資料を参照されたい。
- 24 関野貞・常盤大定『中国文化史蹟解説』(上)法蔵館, 1975年, 河南函谷関(図版第一(1)(2))。
- 25 張煥良『魅力函谷関』(前掲注4, 13頁)口絵図版3頁。
- 26 『中国文物地図集・河南分冊』(前掲注4)には后地村城址(則天武后の翠微宮跡か)として南城壁(残長800m, 残高1~2m, 幅7~10m)の状況が記載されている(355頁)。筆者調査の折にも当該城壁の遺構は確認している。
- 27 『中国文物地図集・河南分冊』(前掲注4)には西閭郷大字宮村に磚築の明代門樓があり文化大革命中に壊されたことが記載されている(356頁)。
- 28 張煥良『魅力函谷関』(前掲注4, 13頁)245~246頁。
- 29 民国23年刊『靈宝県志』の「靈宝県城関地形図」では, 靈宝県城を取り巻くように隴海鐵路がその北側を通過し, 弘農河を越えて函谷関の下(ここで隧道に入る)に至っていることが理解される。
- 30 『通典』卷173州郡3華陰郡華陰県に「潼関あり, 左伝に謂うところの桃林塞なり」とあるのは, この杜預の注と同一の認識による。
- 31 国家文物局主編『中国文物地図集・陝西分冊』(西安地図出版社, 1998年)下冊580頁には城壁の残存状態について, 高さ3~6m, 城基の幅約7m, 夯築層厚さ12~15cmと記す。
- 32 陝西省人民政府于2008年9月16日公布“泗州城遺址”等二处田野文物為省級文物保護單位(<http://bbs.lyd.com.cn/thread-208649-1-1.html>)
 なお, 遺跡の状況については, 残長約300m, 高さ3m, 幅4mと若干の数値の違いを除けば, 『中国文物地図集・陝西分冊』下冊(前掲注31)580頁記載の情報とほぼ同一である。この他, 第五批陝西省文物保護單位名單(254处)にも, 西周泗州遺址が挙げられている(<http://www.wenwu.gov.cn/contents/230/9394.html>)。しかしな

がら、印刷物として上記の情報の確認はとれない。

- 33 陕西省人民政府公布の情報では、当該城址を漢代の城関遺跡として認識している。微妙に異なる数値を挙げているので、以下に南北城壁の情報を記す。北城壁：残長800m、残高3～15m、城基の幅6～7m、夯築層厚さ8～12cm、夯窩の直径8cm、南城壁：残長90m、残高2～5m、城基の幅2m、夯築層厚さ9～11cm、夯窩の直径8cm。なお、西部にある城壁遺構については1000mと記す。
- 34 『中国文物地図集・陝西分冊』（前掲注31）下冊580頁。
- 35 『統潼関庁志』巻1には、十二連城について烽火台のみならず明清の潼関の南に連なる連城関との組み合わせを以て十二連城と認識している。『中国文物地図集・陝西分冊』（前掲注31）とは認識が異なる。

※本論掲載の写真はすべて著者撮影による

函谷关遗迹考证

——关于四处函谷关遗迹——

盐泽 裕仁

关于被称为“天下第一关”的函谷关，现在正在维修的遗迹有两处，即灵宝市王塚村的秦函谷关和新安县城关镇的汉函谷关。此前曾对这两处遗迹进行过多次研究调查，但是自 2010 年度开始对人类文化研究机构的关野贞大陆调查资料进行研究调查，在分析《支那文化史迹》所载的旧照片时，发现其地形与这两处遗迹的地形明显不同。而且，通览文献史料，可以推测旧照片中看到的函谷关可能是修筑在黄河沿岸、清代又重修的魏函谷关的遗存。但是，其所在和遗迹此前没有得到确认。在此，通过自 2013 年度开始的科学研究费课题“对前近代中国交通道路和关津的环境史学研究”的实地调查，在证实上述推测的同时，确定了遗迹的所在。而且，该研究课题通过对潼关的遗迹研究调查，搞清了潼关在曹魏以前被称为桃林塞和函谷关等，其关塞在随着时代的变化而移动。另一方面，2012 年洛阳市文物考古研究院在对新安函谷关遗迹的发掘调查中，发现了战国时期的道路遗构，弄清了当地在战国时期也发挥着重要的作用。

本研究可以理解包括潼关在内的 4 处函谷关遗迹，加上在往往忽略的《水经注》等文献史料中，把新安至潼关一带统称为函谷。因为函谷关位于长安与洛阳之间，这个名字在历史上频繁出现。因此，要认识到不同时代建造的关塞及其所在地各不相同，如果不在准确把握把哪个函谷关遗迹作为自己研究对象的基础上展开讨论，那么其研究就是纸上谈兵。因此，本文以谋求对函谷关认识的更新和共享为着眼点，尝试公开 4 处函谷关遗迹的现状以及在实地调查中收集到的信息，进而探讨从中发现的问题点。