

【論文】

北京地下鉄駅名考尋②—第2期工事区間—（後編）

松 木 民 雄

東海大学国際文化学部

紀要 第15号 2022年

北京地下鉄駅名考尋②—第2期工事区間—（後編）

松 木 民 雄

An Investigation on the Station Names of the Beijing Subway line Vol.2 — A Section of the 2nd Construction (the Second Half) —

Tamio MATSUKI*

内容提要

北京地铁的第2期工程是现在的2号线当中，相当于从复兴门到建国门的北边部分，从1971年开工，在1984年完工。其中1987年，由第1期工程完成的从长椿街至北京站区段与第2期工程的复兴门站、建国门站相连形成环线运行。

第2期工程一共建有12个车站，在1956年制作的路线图里，跟现在的车站名称有2个不同的地方。也就是说，现在的东四十条站原先叫工人体育馆站，鼓楼大街站原先只是叫鼓楼站。本论文对这些名称的变化和其他的10个车站的站名进行了考察。

包含“门”这个字的车站中，其中复兴门和建国门是1939年旧日本军队设置的豁口，并不是北京城里正式的城门名称，这两个名字从民国时期改名，一直沿用至今。

名字里包含“门”的其他5个车站名（朝阳门、东直门、安定门、西直门、阜成门），跟明清时代的北京内城（北城）的城门名相同，内城里9门中的3门（宣武门、前门、崇文门）在第1期工程里完成，内城9门里的8个门的名称作为地铁的站名使用。内城9门里除了德胜门以外的8个门的名称都被作为地铁站名而采用，这个德胜门站1957年制作的计划图（由苏联地下铁道专家制作）里是存在的，而在1965年的制作图里被改为积水潭站的理由，尝试着进行了考察。

另外也提到了跟1916年开始到1954年运行的北京环城铁路的关联。

目次

1. 前言
2. 環城鐵路との関連について
3. 第2期工事12駅の分析

復興門・建国門・朝陽門・阜成門・安定門・〔安德里北街〕東直門・

（以上、前編）

*元国際文化学部コミュニケーション学科

(以下は後編)

西直門・積水潭・鼓楼大街・東四十条・車公莊・雍和宮

4. 結言

本稿は東海大学国際文化学部紀要第14号（2021年）p81-p99北京地下鉄駅名考尋②—第2期工事区間一（前編）より継続する論考である。

⑦【西直門駅】〔西直門站〕

東直門と東西対称に位置する西直門は、元大都の和義門にあたり、元代の1267年に建設されている。大都の用水を引き込む場所であった。西にある和義門は、東門の崇仁門と東西対称の位置にあり、五行で東が仁であるのに対し、西が義に相当することから、和義門とした。また『易経』の文言伝に「利物足以和義」とあるに因むとの説もある。和義門は明代の1419年に修築されて、西直門と命名された(図15)。その位置が東直門と東西に対称的に位置していることから、名付けられたとも考えられるが、未詳とする研究者もいる（張清常『北京街巷史話』）。また一説によれば、和義と西直を関連付けて、義は西方を示し、「師直為壮、壮則勝」（『左伝』・僖公28年）とある直は理直で義に通じることから、西直門としたという。

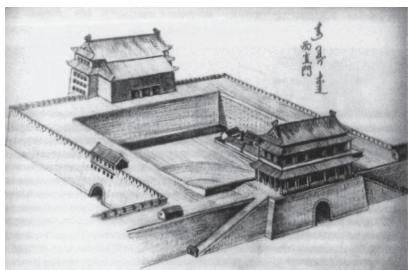
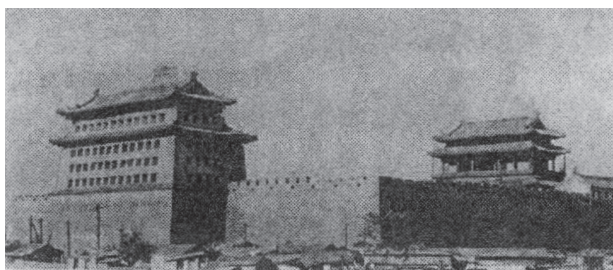


図15 西直門 A 見取り図



B 箭楼（左）と城楼（右）の写真（1950～69年）

1439年に城楼等が完備し、その時に和義門のアーチ門が再利用され、旧甕城の上に明代の新たな甕城を建てた。城門のレンガは山東の臨清で焼成された特大のものが使われ、城楼の台も含めた通高は約33m。

西直門は西方から水を運ぶ車「水車」が通る門であった。これは北京の西郊外にある玉泉山の水（天下第一泉と称された）を紫禁城に搬入するためのもので、それは夜間に行われた。門には漢白玉石に水紋のレリーフが施されており、それゆえ西直門は「水門」ともいわれた。また「開門」の別称があるのは、皇帝が諭旨を述べる門であることによる。

地下鉄工事で、1969年に城楼と箭楼が撤去されたが、これは北京城門のうち、最後の作業であった。因みに1949年に人民解放軍が北京城に入場したのはこの西直門で、1月21日のことであった。正式の入場式典は2月3日に催された。

第2期工事の地下鉄西直門駅と、鉄道の西直門の駅（西直門火车站、今の北京北站）とは600mほど離れているが、それは西直門を巡る鉄道と河川の関係から生じ来ったものである。以下、その経緯を述べる。西直門の鉄道駅が西直門と離れているのは、京張鉄路の駅として設けられたためであり、車両用地など駅構内のエリアとして、図16のように西直門の外側に広い場所が必要であったため、西から護城河に流入する水路（長河、御河とも）を北側に迂回させて、「転河」としたのである。

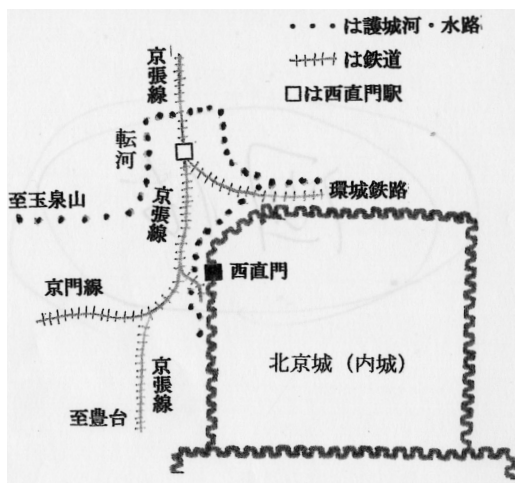


図16 西直門周辺の鉄道と河川の変遷（1947年当時）

転河はのちに暗渠となったが、近年2003年に自然環境復活の観点から再び地上河となったことについては、積水潭駅の項で言及する。西直門は京張鉄路、その支線の京門鉄路、および環城鉄路(1954年まで)の交叉駅であり、交通の要所に当たる。西直門から西に向かう道路もあり、通路上の要地でもあることから、地下鉄駅は必須といえる。国家機関は特になさそうである。

西直門については風流な呼称がある。それは「西直折柳」と言われるほどに柳の木が多かったという。柳の木は邪気を除くと言われるほか、柳は留に通じて、別れてゆく人を引き留めたい心情を伝えるため、柳の枝を取って手渡す習慣があった。この西直門には柳が多く、その場所つまり別れを惜しむ所とされた。

この西直門駅はのち1987年に環状線となり（前編図1参照）、環状2号線の駅ナンバーにおいてスタート駅の201となる（2は2号線で、01は第1番目を示す）。この件については、先の拙論(当紀要13号)にて少し言及したが、再考を加えたい。北京地下鉄にはもう一つの環状線(10号線)があり、その駅ナンバー開始駅は巴溝駅である。共に環状の西北に位置する駅で、順番はともに逆時計回りとなっている。

この理由について試論を記したい。その西北の方角について、風水では四門のうちで東北が鬼門とされるのに対して、西北は天門（陰陽道では神門）とされ、易の八卦（乾・坤・震・巽・坎・

水潭から東に流れる川を境にして新たな明代北京城の北側城壁とした（1368年）。その際に西北部分は斜行して積水潭が城の内外に分かれる形になった（図17A）。その斜行の理由については諸説があるが、この元代の積水潭のうち湖水の浅い部分を城壁にするのが便利であったために斜行した（約20度）と考えられる。城外となった部分が（図17B）の「葦塘」で後に太湖湖となる。元代において大運河の終着点として殷賑を極めた積水潭の役割は、明代になると終了し、湖水面積も減少して、城の内側の湖は徳勝橋と銀錠橋によって三区区分されるが、湖名は依然として積水潭、または海子が用いられている（明代万暦地図、『長安客話』、『帝京景物略』、『宛署雜記』等に見える）。

明末頃の万暦年間に徳勝橋の北側に十刹海（寺名）が建立されると、「十刹海」は湖名に用いられるようになり、乾隆年間の『宸垣識略』・『大清一統志』によれば、中央湖を十刹海と呼び、西側湖を積水潭、南側湖を蓮花泡子と称するようになる。但し、湖名は必ずしも画一的ではなく、同じ乾隆期の『日下旧聞考』では西を浄業湖（北側の浄業寺に因む）・中央を十刹海・南を積水潭とされるなど、資料により多少の変化を呈するが、下って民国時代頃になると、「十刹」は「什刹」に代わり（理由は未詳。寺号と湖名を区別したものと私考する）、西側・中央・南側の三湖水は什刹西海（積水潭とも）・什刹後海・什刹前海（荷塘とも。荷は蓮の意）と示される。現在は1980年に制定された如く西海・後海・前海と表記され、後三海（什刹三海とも）と総称し、前三海の北海・中海・南海と対照される。そして積水潭の名は上記の小さな池にのみ残ることとなったのである。

他方、什刹海の由来は、この周辺に点在する十か所の寺院、または多くの寺院に因むとの説があり、戸力平『北京地鉄站名掌故』では前者の十か所の寺院として、滙通祠・真武廟・十刹海寺（刹は岔とも）・佑聖寺・小龍華時・広化寺・浄業寺・弘善寺・寿明寺・普濟寺が挙げられている。また明代の伝説上の人物・沈万三の故事によって什刹海と呼ばれるようになった言い伝えについては拙文にて既述した（『北京地名考』253頁）。

ここで什刹三海の渡橋について付言しておきたい（本編文末付図F G参照）。現在、橋は銀錠橋と徳勝橋の二か所であるが、『乾隆京城全図』3-7によれば銀錠橋の西に渡橋が描かれている（付図F）。これは他の地図には見られない。湖水の逆流防止の目的とも思われる。また1817年の地図には前海を斜めに横切る渡橋が架けられているが（付図G）、この什刹海一帯は満洲八旗の上三旗の一つである正黄旗の居住区域であり、皇族の邸宅が多く、紫禁城に参内する近道としたのではと考える（図18①②参照）。こちらの前海の渡橋は1950年以降にその西側部分が埋め立てられて体育大学となっている。これらも積水潭の変化の一部分であるが、寧ろ8号線の十刹海駅（什刹海站）の項にて論究すべきであり、本稿では略記に留めておきたい。ところで現在唯一池名として残っている積水潭は小さな池として地図上に示されているが、この池は明代からあり、今の西海から水路を引いて、庭園とした名残りである。その名は鏡の如き水面により「鏡園」と名付けられた（図17B）。『日下旧聞考』に引く『燕都遊覧志』（明・孫国救）によれば劉百世の別荘と記されているのみで、詳しくは判らない。清代になると康熙帝の第3皇子・胤祉（1677～1732年）の邸宅となり、その第7子の弘暉（1777年没）に引き継

がれた。これが『乾隆京城全図』2-9に「固山貝子府弘景」（固山貝子は清朝の爵位。乾隆帝の忌避字のため弘は弓にレ。景は日篇を欠く）と記された大邸宅である。豪華な建築と花園の水囲みが窺える。その引水には勅許が必要とされていた。弘暉の後の継承は、その第3子の永珊、またその第5子の綿策、そしてその長子の奕果と続いたが、降格により1801年に他所に移された。ついでその大邸宅を賜ったのが、嘉慶帝の第4女・莊静固倫公主（1784～1811年。27歳で逝去）であった。この公主は1期工事の公主墳駅の墓主のひとりでもある（当紀要12号の拙稿参照）。そして1802年に結婚した夫（瑪尼巴達。1832年没）との子孫がその邸宅を引き継ぐこととなる。即ち、その子の德勒克色楞（1857年没）、ついでその子の索特那木色登（1880年没）、そしてその子の棍布扎布（没年未詳）が最後の継承者となる。清末以降の地図には徳貝子府や棍貝子府の名称が見られる。その棍貝子府は1956年1月に積水潭医院（6.6ha）となり、その南にある邸宅の池水を巡らせた庭園は「棍貝子花園」として歴史的文化財に登録され、保存されている。その小さな池（ム字の形状を呈する）は元代から続く積水潭の名残の湖水名となっている。筆者には参観の機会がないが、地図上では長さ100～200m程と推測される。その地が地下鉄1号線の公主墳駅と関連していることは誠に奇縁といえよう。

因みに積水とは『孫子』の兵法や『荀子』、『淮南子』等にも見え、日本の積水ハウスの由来にもなっており、杜甫の詩にも記されている。他方、積と水の2文字が鶏と獅子に関連するとの伝承については拙文にて既述した（『北京地名考』252頁）。

ここで積水潭駅の西側部分に目を転じてみる。元代の積水潭のうち、北京城西北の斜行城壁の外側となった湖水と河流は様々に変化した（図17）。明代の当初は護城河の一部として付属していたが（図17B）、やがて護城河の流れと分離して（図18①）、地図上では「葦塘」（1909年地図では貢家葦塘）と記されてのち、1953年に「太平湖」の名となる。そして西直門の西北に京張鐵路が敷設されるようになると（1906年）、駅構内の用地を設けるため、川は北側に迂回することとなる（図18②）。その転河と称される河流は、その後1975～82年の工事を経て暗渠となり、その上を道路（西直門北大街）が通ることとなる（図18③）。航空写真によると河流は南北に一直線の部分が存するが、道路（西直門北大街）の方はやや曲折している。

しかし極めて稀有なことに、その暗渠が自然環境再生のために復活したのである（図18④）。2003年のことであった。その再開渠の部分はΩ（オーム）形で西直門北大街の側を南に沿って流れてのち、東に向かう部分であり、もとの太平湖の北側にあたる。そして護城河に注ぎ東流する。水流と緑化により自然環境の回復を図るものである。

暗渠から地上表流するようになったΩ形の西は、御河（玉河、長河とも）に通じるものであり、清代に頤和園から紫禁城まで船で往来したルートがほぼ復活することになる。但し西海と転河の東との流れが連なるのかは不明。往時には徳勝門の西1里（250m）に水門（西水関）があり、そこから城内に注がれていた。即ち西海（積水潭）には西北隅から流入していたのである。

この転河の工事に従って「太平湖」が復活したと伝えられているが、その場所は護城河の一部であり、新街口外大街の積水潭橋（立体橋）から西に長さ300m程の部分に相当するところで、それはかつての護城河の一部である（図18④の二重波線の部分）。その西側には、北

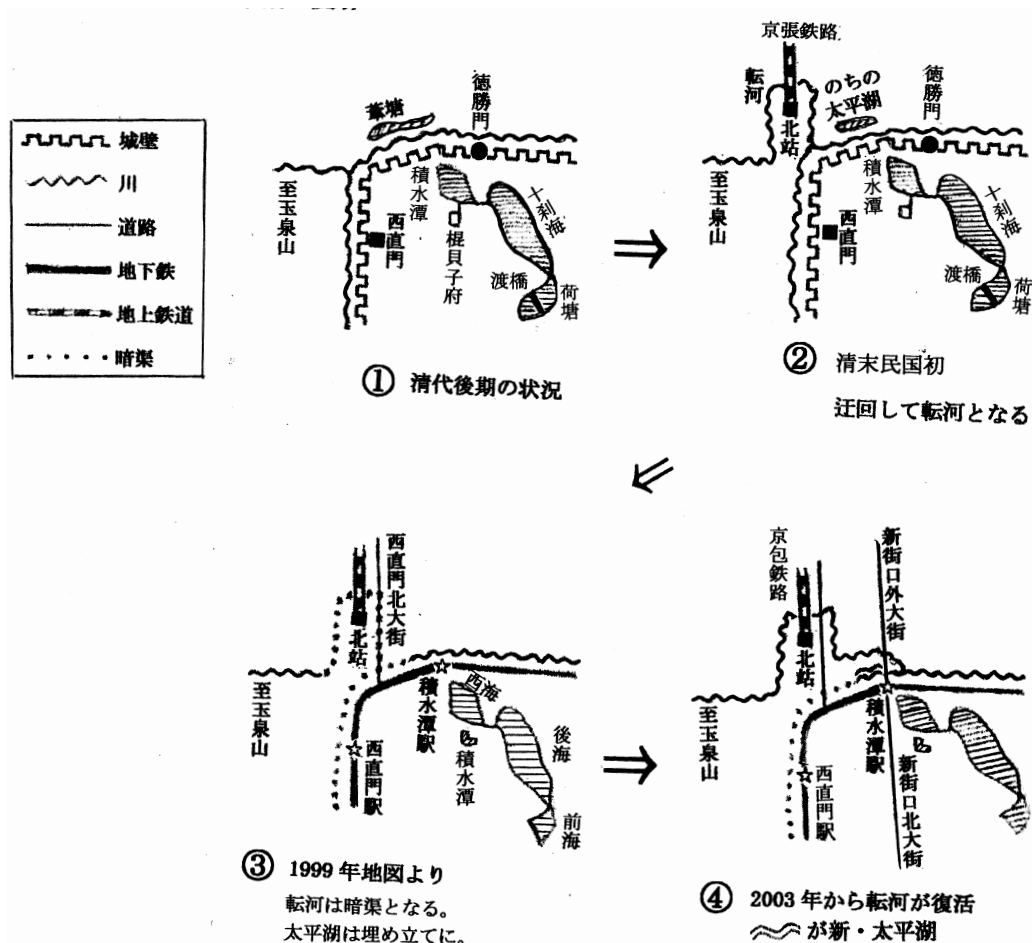


図18 転河と太平湖の変容

京市地鉄集団運営会社の建物があり、そこから西と南は全て暗渠になっている。また徳勝門から安定門を流れる護城河是北京内城の東北角楼跡部分まで表流し、その更に南方向はすべて暗渠となっている。この新たな「新・太平湖」の部分は、かつての旧・太平湖と一致しておらず、その北面側にあった旧太平湖は既に地下鉄工事から出た土砂によって埋め立てられ、車両基地と発電所が設けられた。その一帯がかつての太平湖であり、1966年8月24日に老舎が逝去した湖として知られているが、それは今の「太平湖」つまり護城河の一部とは異なっている。

次に西北の斜行城壁と地下鉄路線の形状との関連について述べる。積水潭駅から西直門駅までの地下鉄ルートを見ると（図19B）、一直線ではなく、やや蛇行して波を打っており、2020年の地図にて見て取れる。これは単なる地図上の波状ではなく、その西北部分の城壁がもともと一直線でなかったことによる。他の城壁は完全な直線なのに対し、この部分のみが乱れていて、湿地帯での築城時の苦労が想起される。それは『乾隆京城全図』を見て判ることであるが（図

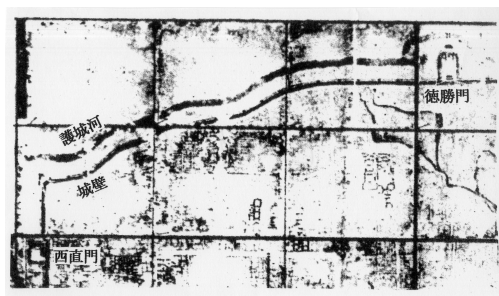


図19 2号線の西北部分の波状形について
A 乾隆京城全図における西北城壁の波状



B 今日の地下鉄ルートの波状形（2020年）

19A)、整然とした東西南北の直線城壁のうち、この部分だけ、2度の波形が城壁ラインに示されており、地下鉄ラインはそれに沿った形状で線路が敷設されたことを知ることができる。

2号線が城壁跡を利用した証左に他ならない。

ところで、北京内城の東南角楼は今日でも遺跡として残っているが、他の3つの角楼は撤去され（西北と西南は地下鉄工事時の1969年に、東北は1953年に全廃）、確認することはできないが、『乾隆京城全図』によると西直門の北側が西北角楼であり、そこから斜めに東北に続き、徳勝門から安定門を経て東北角楼（現存せず）までが北城壁とされていた。従って、南城壁よりも北城壁の方がやや長いことになる。この斜行城壁に関連して付言すれば、地図表記上の相異が窺える。即ち、この斜行城壁は清代の地図には示されているが、明代の地図には直角のまままで表わされている。このことは、明代では西北の斜行を示すことなく、十全たる四角形としての意識で表記されており、清代に至って前王朝の明代による実際の形状を有体に表示したものと推察する。

⑨【鼓楼大街駅】〔鼓楼大街站〕

駅名にある「鼓楼」は鐘楼と共に時刻を知らせる役割を担っているが、これについては拙稿（『アジア遊学』42）にて記述したので省く。ここでは鼓楼大街の名称に関わる問題について述べる。

この駅名は1957年のソ連作成案（前編文末資料B）にはなく、1965年作成図（同資料C）で初出し、単に「鼓楼」とのみ示され、今の「大街」の2文字はない。1983年作成図（本編文末資料E）でも鼓楼のみとなっている。第2期工事完了（1981年2月）以後、暫く「鼓楼站」とされ、1992年の地図にまで至る（但し、1990年と1992年の地図では地上のバス停駅名として「鼓楼大街」が使われている）。そして1993年地図に「鼓楼大街」と表記されていることから、1992年前後に「大街」が加えられて、鼓楼大街駅になったと推測される。

ここで二つの問題が提起される。一つ目は、この駅の場所には鼓楼があったことはなく、寧ろ元代の鐘楼（1272年建立）の位置であったことである。元代と明清代の鼓楼・鐘楼（1420年創建、鐘楼は1747年再建）の位置は異なっており、図20のように移動した形になっている。図

から判るように、駅の地点は元代の鼓楼(1272年建立。齊政楼とも称す)とも、明清時代の鼓楼(1420年創建。清に再建。図20)とも離れた場所にある。その矛盾をどのように理解すべきであろうか。



図20 鼓楼・鐘楼の位置図：元代と明清時代の変化



図21 現在の鼓楼（左）と鐘楼（右）

二つ目は「鼓楼大街」というストリート名が現存していないことである。鼓楼東大街と鼓楼西大街はあるが、「鼓楼大街」の名は清代から民国時代に、現在の鼓楼から南の通り、即ち、現在名の地安門外大街に名付けられており、『旧都文物略』（1935年刊）には鼓楼前大街とある。今の駅とは1km以上離れている。しかも旧名である。文革時には、当時の地図を見ると、その地安門外大街を「総路線路」と改称したことが記されている。即ち、60年代には地安門外大街であり、鼓楼大街の名は使われていない。

この2点を解明するには、もう一つの地名「旧鼓楼大街」がヒントとなる。これは元の大都

の鼓楼から鐘楼に至る北の通りの名称で、明清時代の鼓楼・鐘楼に対して旧鼓楼大街と称したのである。この道路名によるならば、駅名は「旧鼓楼大街北口站」とすべきであろうが、これでは冗長に過ぎる。そこで簡便に「鼓楼大街站」と命名したと筆者は考える。清代の八旗図(1738年。『北京古地図集』80頁)では旧が省かれている例もある。一方、日本の江戸時代に発行された『唐土名勝図会』には今の鼓楼の北にある胡同を鼓楼大街と記しているが、鐘楼が示されておらず、また他の箇所ではその通りが無くなっているなど不一致があり、表記の矛盾とみられる。旧鼓楼大街の旧を省いたがために、かつての鼓楼大街とも1kmほど離れてしまい、しかも元代の鐘楼の跡地になってしまったのは皮肉ともいえよう。このため鼓楼を訪れるには、地下鉄8号線の「什刹海站」での下車が近く、450m程で到着する。

ここで、鼓楼大街駅の必要性について見てゆきたい。この旧鼓楼大街は護城河で行きどまりとなって、1947年の地図を見ると、北城壁外に通じる道はない(元の大都では直線道路「鐘楼前大街」「鐘楼後大街」があったが)。その後、1950年代の初めに城壁に切通口(豁口)が作られ、その北に通じる道が完成し、1970年代に「旧鼓楼外大街」と命名された。これによって城壁の内外が通じることとなった(因みに「鼓楼外大街」は1990年10月に完成したが、まだ中軸線と通じていない)。その城壁の内外に通じるため、この交通の要所に地下鉄駅が設けられることになったと推察する。しかもその旧鼓楼外大街の付近には50年代に石油部、水力発電部、化学工業部の国家機関が連なり、重要地区であったことも、地下鉄駅の必要性を十分に思わせる。他方、徳勝門については、箭楼が保存されており(1978年の申請)、城壁の南北の通路は箭楼で左右に曲がらねばならず、不便であった。

元代では、上記した「鐘楼前大街」「鐘楼後大街」はあったが、鼓楼大街の通路名は見えない。また1957年作成のソ連による路線計画図(前編文末資料B)においては、路線がここを通っておらず、従って鼓楼駅はない。一方、この鼓楼大街駅の東南には毛沢東旧居があるが、地下鉄駅設置の理由とは考え難い。

⑩【東四十条駅】〔东四十条站〕

当駅名は、1965年作成の路線図には、「工人体育館站」となっているが、のちに東四十条站(1990年地図)に改称された。工人体育館は東四十条駅から東に450m離れている。その更に東には工人体育場があり、建国10周年の十大建築に数えられている。他方、東四十条駅は1980年代の十大建築物に選ばれている。この近在には国家機関はあまり見られないようである。

駅の西南300mには南新倉があり、明清時代の穀物倉庫として歴史遺跡となっている(2020地図)。それは元代の北太倉の跡地に、明代の1409年(永楽7年)に建てられたもので、通称は東門倉といった。清初には30棟が連なる倉庫群があり、乾隆期には76棟に増えた。民国時代に火薬庫となり、遺跡の一部が残存し、北京市の文化財に指定されている。この地は、朝陽門とも近い。

東四十条駅を設けた理由は、1957年計画の工人体育館駅の名から、スポーツ施設のためのものと考えられそうであるが、立ち返って周総理の説く地下鉄第2期工事の目的が全て軍事であ

るとされたことを想起すると、十大建築を称揚する意がないとは言えないが、単にスポーツ活動のためとは推定しにくい。そこでヒントになるのが1947年地図において明清時代の南新倉が陸軍病院となっていることである。かなりの広さがあり、東四十条駅からは300mの所にある。そして北新倉は中医研究院となっている。こちらは東直門に近い。南新倉は東四十条に近く、陸軍医院ののちは不明だが、1992年の資料では北京軍区総医院とあり、軍関係の医療機関と見られる。

なお東四十条とは東40条ではなく、東四の十条を意味する。道路の長さは東西に1453m。「東四」とは朝陽門の西1400mにある十字路で、東西南北に、もと合計四つの牌楼があったことから名づく（図22）。元代には東大市街（十字街とも）と称され、各額には東北西南の順に、思誠坊・仁寿坊・保大坊・明照坊と記されていた。明代の永楽年間建立の四牌楼には東に履仁、西に行義、南北に大市街と題されていた。その東四牌楼の略で東四の地名となったものである。

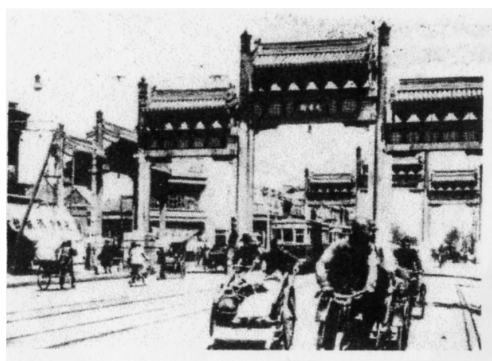


図22 東四牌楼の往時の写真
（市内電車により、1924～59年当時）

西には「西四」があり、北京内城の東西対称に配置されている。東四の方は東西に通る道筋が北に向かって14条まであり、その途中が東四の十条になるわけである。地下鉄2号線では車公莊駅と東西対称となっており、南北では東直門と朝陽門の中間に位置する。駅間の距離はここも車公莊駅の前後と同様に短い。その必要性があつてのことであろう。先の陸軍病院及び南新倉（民国時代には火薬庫）が、のちに軍関係の施設となっていることも一貫して軍事と関係しており、東四十条駅から約300mにあることの有用性は首肯できる。

この東四十条駅の構内にはスポーツに因んだ壁画がある。それは工人体育館・工人体育場との関連であり、1957年の駅名との繋がりを思わせる。今はホームドアがあり、壁画全体を見ることができないのは残念である（『北京地鉄公共芸術』に掲載あり）。現在ではスポーツ大会が工人体育館や工人体育場で開催されると利用客で混雑するとのこと。

東四十条駅が80年代の十大建築に選ばれたのは、この壁画が評価されたものとされる。ところでこの駅は当初、乗換線によって二つのプラットフォームで構成されていた。その路線とは2号線と交差する3号線用のプラットフォームが設営されており（前編文末資料D・本編文末資

料Eにそのルート：香山～首都機場が示されている)、現在その3号線用のプラットホームは、残置されたままになっている。というのは、3号線は先行論文で既述したように、後回しにされ、長年に亘り「さまよえるルート」だったからである。後出する多数の路線に押されて劣後していた。がしかし2016年4月19日に着工され、再登場することとなった。全路線は当初の香山～首都機場とは異なっているが、東四十条～曹各荘までが全計画路線(15駅)で、当面、東四十条駅を始発とし、東風駅までを敷設することになっている。この3号線はゴースト路線とも言われていたが、漸く日の目を見るようになったのは画期的である。その3号線のルート変遷も一考の価値があろう。残念ながら第2期工事で建設された3号線用のプラットホームは規格に不適で使用されないとのことである。

⑪【車公荘駅】〔车公庄站〕

この駅は1957年のソ連案(前編文末資料B)では存在しないが、中国自力設計の1965年案(前編文末資料C)に現れる。但しその後の1974年案(前編文末資料D)で示されていないのは単なる記入漏れと思われる。なぜなら1973年に既に駅が完成しているからである。

その車公荘站は、地下鉄ルート上で東四十条とは東西対称に位置している。先に拙著(『北京地名考』)では車を姓と記して、姓による地名と解しているが、その後に目睹した所説よれば、車公荘の原名は「車轆轤荘」といい、のちに変化して車公荘になったと解釈されている。この轆轤は車輪の意味で、車轆轤も同意。轆は轂、轤は轆とも書く。車輪の総称で、正式には、車輪子と表記する。これが車公荘の地名になるには、二つの所説が存する。

第1説は、この一帯は清代に西直門の西に当たり、荷物運搬としてラクダのほかに馬車が多く使われ、そのため車輪の跡が道路に深く残るようになり、轍が多い村で「車轆轤荘」になったとする。

第2説は、かつてこの一帯に多年草の丸い葉をした「車轆轤草」が群生していて、食用と薬剤に供され、農曆の3月中頃に採取されており、その村を車轆轤荘と呼び、音が変化して、車公荘になったとする。車轆轤草は車前草・車前子・車葉菜ともいい、日本名はオオバコで、各地の道路脇で多见される。学名は *Plantago asiatica* L.、英名は *Chinese Plantation arroglossa* とある。薬用としては清熱・利尿・鎮咳に効能ありとされ、『本草経』にも見える。古代では苺苕と言われ、『詩経』周南の篇名ともなっている。オオバコは踏まれて付着した種子が運ばれて繁殖する性質を持つ。逞しい雑草の代表格である。学名の *Plantago* は足の裏で運ぶ意味である。なおこの車公荘の西南にはマテオ・リッチの墓がある。

ところで駅間の距離を調べてみると、西直門と阜成門は1869m、東直門と朝陽門は1851mの長さで、その前後の積水潭・復興門や雍和宮・建国門の駅間距離に比べて、特に中間駅を設けなくてもよく、逆に言えば敢えて中間駅を置いたのはややバランスを欠いていて、少々不自然ではある。東直門と朝陽門の間の東四十条については先述したが、この車公荘駅を設けた理由を探る必要があろう。車公荘は1935年の『旧都文物略』、1947年の地図にも見える地名であるが、この車公荘に地下鉄駅を置く理由として挙げられるのは、図16に見られる如く、京張線と京門

鉄路の分岐駅となっていたことがある点にある。京門鉄路は1906年に敷設され、西直門から門頭溝にまで至る路線で、門頭溝産の石炭を運搬する業務に供されていた。その更に西には石炭運輸路線の大台鉄路が旧日本軍によって建設され、板橋站が終点であった。今日では京門鉄路は短縮されて五路居駅から門頭溝駅に連なる路線となっており、五路居～車公莊～西直門の区間は1971年に撤廃されている。また大台鉄路も2019年に廃止された。そのうち五路居～車公莊は京門鉄路が通っていたところで、今日の地下鉄6号線の一部となっている。その地上道路としては、玲瓏路・車公莊路・車公莊大街が続いている。

今日、車公莊の付近には国家機関が多く、中共北京市党校・北京市城建設計研究院などがあり、これらとの関連も重視される。

⑫【雍和宮駅】〔雍和宮站〕

第2期工事のうち、仏教寺院である雍和宮の駅名は異色であるためここに記することにする。雍和宮はチベット仏教の大寺院で昨今、参拝客が引きも切らず、賑わいを見せている。その沿革については、先に当紀要論文、或いは拙著『北京地名考』にて既述したが、この駅名で問題なのは沿革ではなく、雍和宮駅を設けた理由についてである。ただ単にチベット仏教の巨刹というだけで駅設置の主因になっているとは考えられず、1960年代・70年代、当寺院は封鎖されていたのである。再説するが周恩来は第2期工事の目的を軍事用と説いている。その関連を示すような施設・機関は見当たらないようであるが、1947年地図を見ると、雍和宮の東側に炮局胡同、炮局頭条～四条の地名がある。これは明清時代の大砲置き場で、清末に廃止され、地名としてのみ残っていることから、軍事関係は地下鉄建設の当時はなかったようである。また東北角楼の内側には、当時のソ連大使館があるが、雍和宮とは1 km 以上離れていて、繋がりはなさそうである。

なぜ雍和宮駅の設置に疑問を抱くかといえ、この第2期工事の駅間工事のうち、雍和宮駅と安定門駅の間が794mで最短だからである。特徴的、あるいは不自然なことには何らかの理由がある。この距離は環状線ルートである2号線全体を見ても最短で、2番目に短いのは東直門駅と東四十条駅の824m、3番目が宣武門駅と和平門駅間の851mとなっている。因みに2号線で最長は雍和宮駅から東直門駅の2228mであるから、もし雍和宮駅を加えなければ、東直門駅と安定門駅の間は3022mとなり、長すぎる。そこでバランスをとるために雍和宮駅が設けられたとも考えられる。一方翻って2期工事が軍事目的であったことを想起すれば駅間距離は随意とも思われる。

確かに雍和宮は国宝クラスの寺院（1961年に登録）で毛沢東等国家の要人が参観するほどに重視されていたのであるが、1966年の文革初期においては紅衛兵による文化財攻撃に遭遇し、周恩来の指示により辛うじて破壊から免れた（その経緯は牛頌『雍和宮』に詳説）。1979年には本格的な修理が施されて、一般公開は1981年のことであった。加えて西側には孔子廟・国子監があり、文化地区として名高い区域といえる。但しその文化的意義が地下鉄駅に結び付くかといえ、当時の主旨からして難しい。

但し文化財の保護として注視すべきは、雍和宮駅の地下鉄工事にあって寺院が破損しないよう留意された点である。これについては当紀要9号の拙文にて言及したように、駅の車線を5m深くして振動を軽減したのであるが、更に停車駅とすればスピードが緩やかになって更に振動が緩和されよう。雍和宮駅設置にはその利点も考えられる。

しかしそれだけでは軍事上の用途とは言えない。そこで注目したいのは雍和宮自体ではなく、その北側、即ち現在の和平里一帯の地区である。ここは新中国になる1949年以前は地壇があるほかは荒地であったが、新中国になって北京初の先進開発建設地区の一環として各種の国家機関および関連の住宅区が1949年から1952年にかけて設けられた。いわば官公ニュータウンである。国家機関としては、人事部・労働部・林業部・化学工業部・計画局および石油化学・石炭化学等の関連施設が建設された。その地区は、地壇の東、元代東側土城の西、明清代城壁の北、青年溝路の南に広がる一帯である。地図上では2km²程とみられる。(現在の和平里地区は5km²に拡張されている。)

折しも1952年には北京で大規模な国際会議が10月2日から11日間にわたり故宮周辺で開催され、その会議名の「アジア・太平洋地区和平会議」に因んで、この雍和宮北の先進開発地区を「和平里」と命名した。1971年にはその東北側に鉄道の和平里駅が設けられ、望京駅を結ぶ望和線は2002年まで用いられた。

その和平里地区が重要視されていたことは、ソ連の1957年案（前編文末資料B）に和平里駅が設けられていることから窺い知ることができるし、それと類似した1950年代作成図（同A）では同所の地壇駅となっており、共に重要な駅の印となっている。この地区が重視されていることが窺える。このAとBの計画は中ソ対立によって幻となり、1965年の計画図で再出発することになるのだが、その環状線は旧北京城の城壁に沿って敷設される（毛沢東案）ことになっているため、重要地区である和平里の南に位置する雍和宮の場所に地下鉄駅が設けられることになったものと推察する。即ち雍和宮駅はその北に位置する和平里の国家機関ニュータウンを背景として設けられたものとして理解すればその意義が納得できる。

このように和平里ニュータウンに南接する雍和宮駅は上記路線資料A B C Dの各路線案で一貫して存在し、重視されていた。即ち50年代案の④号線、57年案の同路線（和平里～崇文門）、1965年の短期案、および1974年案の⑤号線として同一ライン上に必須の駅とされ、特に1974年案では環状②号線との乗換駅として更に重要性を増している。

一方、道路事情の観点から考察すると、解放前1947年の地図で雍和宮から城壁の北に通じる道はなく、当時は墓地・農地であったが、1949年からの国家機関ニュータウンの建設に伴い、道路網が整備され、殊に地壇の東側を通る和平西路（のち1965年に和平里西街に改称）が1954年に開通し、南の雍和宮大街と南北に連なる幹線道路となった。この交通の要所にあたっていたことは地下鉄駅に相応しいものであったと考えられる。

雍和宮からの北側の地下鉄ラインは和平里西街の形状に従って掘削されており、湾曲しているが、その様子は1974年案D（前編文末資料）と1983年案E（本編文末資料）の図からも微妙ではあるが屈折を窺うことができる。

ところで1947年の地図（侯仁之『北京歴史地図集』）において一か所、留意したい名称がある。即ち地壇の東にある「七十兵工廠」（兵工廠は砲兵工廠の意）がそれで、この区域に軍事工場があった。その後の地図には記載はなく、現行地図（2020年）には航天物資大廈・航天信息大廈・航天工業総公司の建築名が見える。その間の変化については未詳であるが、現状は航天局に関連した施設と思われる。航天局が開設されたのは1993年のことである。

次に「雍和宮」の名称について考えたい。雍和宮の境内中央の雍和宮殿に掲げられた極彩色の題額には、満漢蔵蒙の4字体が並記されているが、その解説は未見ゆえ、ここで解説を試みる。

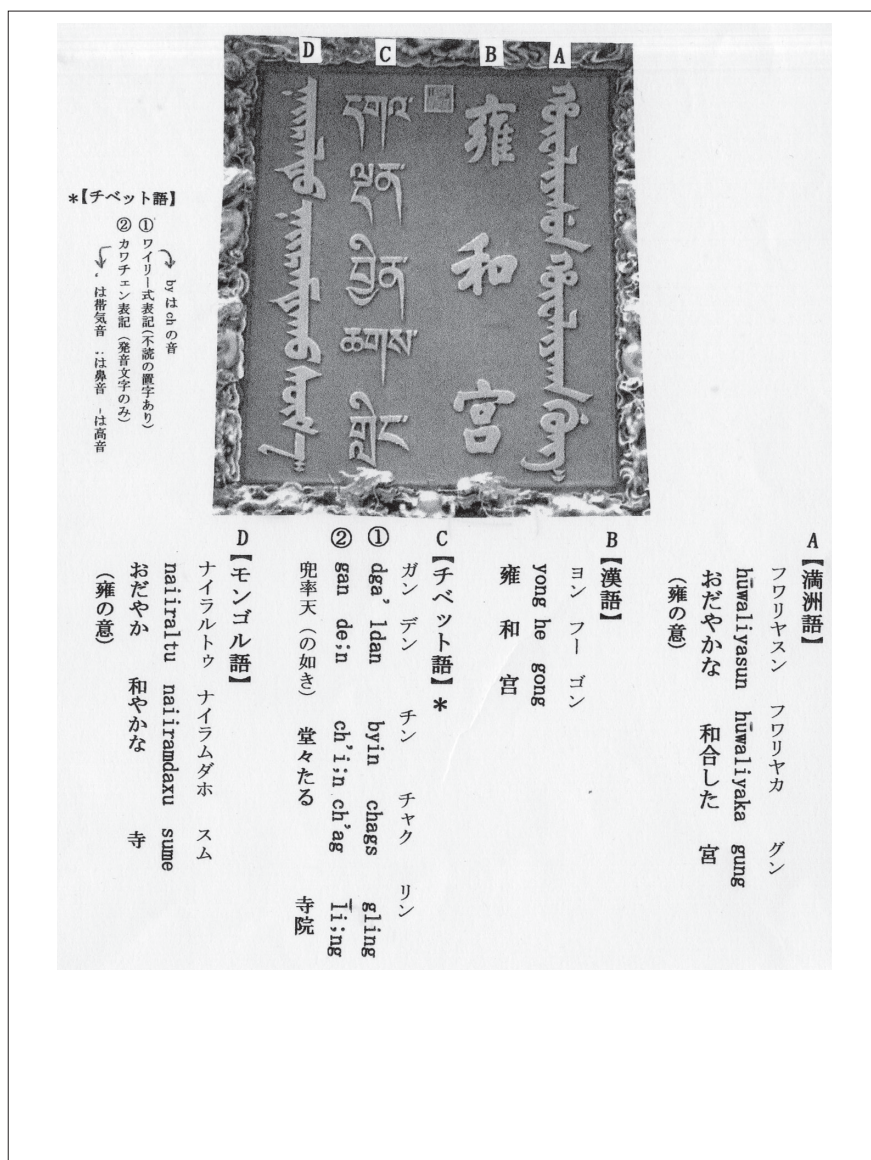


図23 雍和宮の題額 左からモンゴル語・チベット語・漢語・満洲語

図23はそれら各言語をローマ字表記して発音と意味を示したものである。満州語には当然ながら雍和宮の本来の意味が示され、モンゴル語にも雍和なる寺とあり、雍和宮と同意になっている。これに対し、そもそも雍和宮は元来、雍正帝の皇子時代（雍親王）の宮殿で、即位後にチベット仏教寺院となったのであるが、そのチベット語の表記は「兜率天の如き堂々たる寺院」の意味を示し、雍親王や雍正帝に因む「雍（おだやか）」の意味は含まれておらず、チベット仏教の矜持を窺わせるに足ると思う。この題額中央上の落款は「乾隆御筆之印」で周囲には皇帝のシンボルとしての九龍が彫刻されている。なお「雍和」の2文字は王充『論衡』芸増・『後漢書』・『山海経』（ここでは怪獣名）に見えている。

雍和宮駅の「雍」は雍正帝の1文字に由来する。皇帝名に関連する駅名は1・2期工事で唯一の使用例である。この期間は文革時期にあたり、封建思想を否定する立場からすれば排除されて然るべきであろう。現に雍和宮の東側を南北に通る「雍和宮大街」（954m）は文革初期の一時期に「紅日北路」（紅日路とも）と改名された。但し程なく原名に戻っている。これは上述したように、周恩来の指示によって雍和宮が保護されたことと関連しているように思われる。そして雍和宮の名もそのまま存続し、文革中も駅名として用いられるようになったと推察される。対照的な用例として、第1期工事において公主墳駅が文革の立場から立新駅に改められたことが想起される（当紀要12号の拙稿参照）。

4. 結言

第2期工事に関連する12の駅について、多角的に考察を加えたが、その結果、新たに知り得た事項を含めて、結びとしたい。

1957年ソ連作図では、城壁環状線は示されていないが、1965年作図には北部城壁の門形を第2期工事とし、現在と同数の12駅が定められているものの、そのうち2か所はのちに駅名が変更されている。工人体育館站が東四十条站に、鼓楼站が鼓楼大街にそれぞれ改称されており、その意味について論究した。

門名の付いた駅7か所のうち、2か所は旧日本軍による切通口で、それらの名称が民国時代に変更され、現在に至っていることを指摘した。他の5か所は明清時代の内城（北城）に設けられたもので、第1期工事の3門を加えると8門となり、内城9門のうち8門が地下鉄駅となっている。ここで含まれていないのは徳勝門だけであるが、徳勝門については1978年に各界の人士が箭樓の保存を提案し、その結果、現在に至るまで9門のうち2門の箭樓のみが保存された状態になっている。そのうち前門は周恩来の指示による保存であった。北京城の門数を唱える「内9外7皇城4」の内城9門のうち、現在の環状2号線地下鉄駅に含まれていないのは徳勝門だけである。1957年ソ連図では徳勝門駅があるものの徳勝門の箭樓を保存する提案より以前の1965年計画図に既に徳勝門駅はなく、積水潭駅となっていることから、また1973年計画図でも徳勝門駅は記されていないことからすると、1978年の保存提議によって、徳勝門駅を外して積水潭駅にしたのではなく、積水潭駅は1965年の時点で設定され、徳勝門駅は計画上選定され

ていないことが判る。

一方、徳勝門の名だけが内城の内では使われていないが、その名称の関連を見ると、現在の8号線に、安德里北街駅（鼓楼大街駅の北）が設けられ、この安德里の徳は徳勝門の一字を使ったものである。これを加えると、9門は、不完全ではあるが全て地下鉄駅名に関わっていると言えよう。即ち安德里は安定門と徳勝門の間にあることから名付けられた地名であるからである。安定門と徳勝門の護城河の北に東西にわたって安德路が通っているが、その北が安德里北街駅である。また北京内城の9門名を元の大都の9門と比べると、大都9門のうち6門が関連を持っていることが判る。即ち、その文字上の共有は4門で、麗正→正陽 文明→崇文 安貞→安定、健徳→徳勝と判り易いが、五行思想を考え合わせると、東直門の東は崇仁門の仁と通じ、西直門の西は和義門の義と通じている。

門名による駅は城壁内外の交通の要路であることから設置理由は理解されるが、第2期工事は軍事上の必要から建設されたことを考えあわせて、他の門名でない5駅について、その設置理由を考察した。

環城鉄路との関係については、1957年作成図には城壁の環形は見られず、1965年には登場するものの、その内城の壁跡利用は住民への影響を避けるという毛沢東案（他方の城壁保護案は梁思成）に沿ったもので、しかも環城鉄路は内城の半分ほどであり、完全な環状線になっていなかったことから、第2期工事は建設工事に便利のために城壁に沿っており、結果的に環状になったのであり、直接に環城鉄路の代替となったのではないようである。なお地下鉄環状路線は通州区にも予定されており、北京市で三つの環状地下鉄路線となり、世界的にも稀有といえよう。

現在の路線状況を総じてみると、地下鉄の3・11・12号線が未完成であり、3号線については東四十条駅の項で触れたが、11号線は洋橋～白鹿司が路線コースとなっている。12号線は未詳。なお101・102・103号線も計画されており、通州区が中心となっている。

1・2期工事では内城の門名が多出していることから、ここで北京内城9門の別名、別称について、一覧表をまとめて示しておきたい。数字は各城楼の台座を含めた高さ。

正陽門（41m）	正陽石馬	龍車	前門（正中）
崇文門（35m）	崇文鉄亀	酒車	景門（光明）
朝陽門（32m）	朝陽穀穗	糧車	杜門（休憩）
東直門（34m）	東直鉄塔	木材車	商門（交易） 貧門・料門・磚門とも
安定門（33m）	安定真武	糞車	生門（豊裕） 兵門とも
徳勝門（36m）	徳勝石碣	兵車	修門（装飾）
西直門（33m）	西直水紋	水車	開門（喩暁） 西直折柳
阜成門（31m）	阜成梅花	煤車	驚門（詔令）
宣武門（33m）	宣武水平	囚車	死門（刑場）

後編の主要参考資料

- 蒋一葵『長安客話』万暦年間、16世紀
 張爵『京師五城坊巷衛衛集』1560年
 沈榜『宛署雜記』1593年 万暦21年
 劉侗・于奕正『帝京景物略』1635年
 『乾隆京城全図』1750年頃
 『日下旧聞考』清・乾隆期 1774年
 吳長元『宸垣識略』1788年
 朱一新『京師坊巷志稿』1897年
 Osvald Seren（許永全：訳）『北京的城垣和城門』北京燕山出版社、1985年。原著1924年
 湯用彬『旧都文物略』文海出版社、1972年、原著1935年
 高田真治『詩經』（漢詩大系）集英社、1979年
 小山徹「北京地下鉄道の環状線の形成過程に関する一考察」『鉄道史学』15号、鉄道史学会、1983年
 侯仁之『北京歴史地図集』北京出版社、1985年
 山田俊明『鉄道からみた中国』築地書館、1985年
 任金城「明刻《北京城宮殿之図》」（『北京史苑』第3輯、北京史社会科学研究、北京出版社、1985年）
 嚴肅『北京市街巷名称録』群衆出版社、1986年
 羅竹風『漢語大詞典』漢語大詞典出版社、1988年
 松木民雄『北京地名考』朋友出版社、1988年
 謝敏聰『北京的城垣与宮闕之再研究』台湾学生書局、1989年
 北京市文物事業管理局編『北京名勝古跡辞典』北京燕山出版社、1989年
 『中華人民共和國地名詞典・北京市』商務印書館、1991年
 隋亞剛『北京汽車司機地圖冊』測繪出版社、1992年
 『北京市東城区地名志』北京出版社、1992年
 『北京市西城区地名志』北京出版社、1992年
 『北京市朝陽区地名志』北京出版社、1993年
 妙摩・慧度『中国風水術』中国文聯出版公司、1993年
 王燦熾『燕都古籍考』京華出版社、1995年
 張清常『北京街巷名称史話』北京語言文化大学出版社、1997年
 牛頌『雍和宮』（当代中国出版社、2002年）
 松木民雄「北京の時を告げる」『アジア遊学』42号 勉誠出版社、2002年
 上田一俊「北京環城鐵路の思想」『アジア遊学』40号、勉誠出版社、2002年
 ケルサン・タウア『チベット語辞典』カワチェン出版、2003年
 張先得『明清北京城垣和城門』河北教育出版社、2003年
 李燮平『明代北京都城營建叢考』紫禁城出版社、2006年
 王彬・徐秀珊『北京地名典』中国文聯出版社、2008年
 中国国家図書館等『北京古地図集』測繪出版社、2010年
 北京市地鉄運營有限公司『北京地鉄發展史』北京出版社、2011年
 『老北京趣聞的伝説』趣聞聖經編集部、旅游教育出版社、2013年
 北京市規画委員會『北京地鉄公共芸術』中国建築工業出版社、2014年
 『北京市実用地図冊』中国地圖出版社、2014年
 『北京市実用地図冊』中国地圖出版社、2014年
 宗緒盛『老北京地圖的記憶』中国地圖出版社、2014年
 郭超『元大都の規画和復元』中華書局、2016年
 北京檔案館『檔案中的北京地名變遷』新華出版社、2017年
 楊建国『文化語言學視域下的北京地名研究』北京大学出版社、2018年

宗春啓『京腔字韻話北京：地名・密碼』北京美術攝影出版社、2019年

『中国分省系列地圖冊』中国地圖出版社、2020年

戸力平『北京地鐵站名掌故』東方出版社、2020年

北京地鐵：百度百科

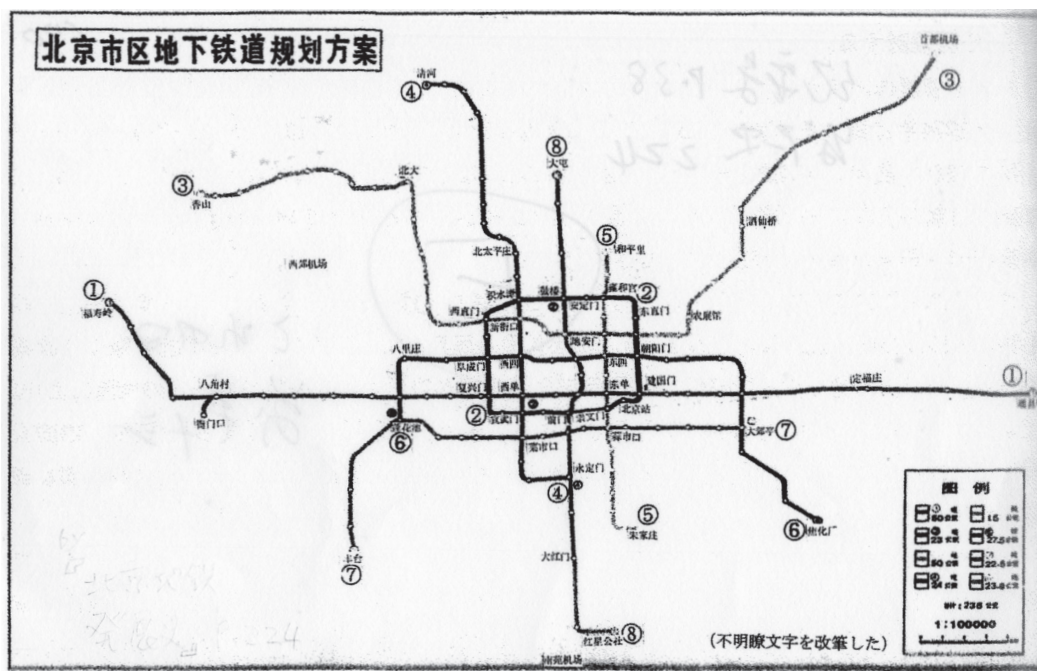
北京地鐵：維基百科

後編の図：出典

15. A <https://www.weibo.com/ttarticle/p/shou> 内九外七16門、你绝对没见过的北京城门复原手绘图
16. 筆者作成（侯仁之の『北京歴史地圖集』66頁参考）
17. 筆者作成
18. 筆者作成
19. A 『乾隆京城全図解説・索引』1940年、興亜院華北連絡部政務局調査所
B 『中国分省系列地圖冊』中国地圖出版社、2020年。48頁。
20. 筆者作成（『アジア遊学』42号に加筆）
21. 筆者撮影 鼓楼は百度百科より
22. 『旧京返照集』人民美術出版社、1987年
23. 筆者作成。題額の写真は牛頤『雍和宮』（当代中国出版社、2002年）より

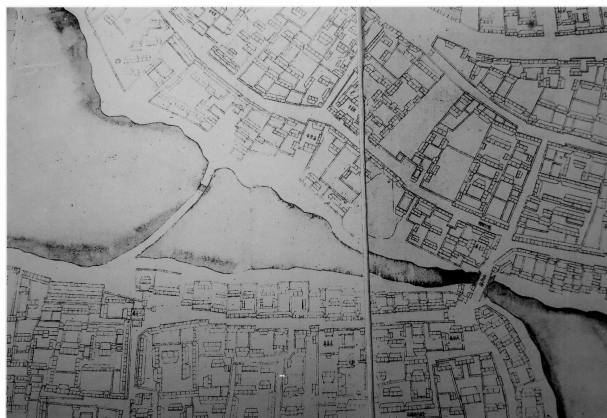
路線計画資料

A：1950年代作成 B：1957年作成 C：1965年作成 D：1974年作成と見られる計画案については前編文末資料参照。



E：1983年作成：北京市区地下鉄道规划方案（筆者加筆）
北京市地鐵運營有限公司『北京地鐵發展史』北京出版社、2011年より

什刹三海の変化の付図（本編 57 頁参照）
 F 『乾隆京城全図』（3-7）1750 年頃



渡
橋

銀錠橋

G 中国国家図書館等『北京古地図集』
 （測絵出版社、2010 年）1817 年北京城区図

