

ドイツ中世港湾都市の空間構造

—— 日本中世都市との比較の可能性をさぐる ——

仁 木 宏

要 旨

中世都市をめぐる、日本とヨーロッパとの比較都市史研究は、1970年代以降、停滞している。そこで、近年、日本中世史において盛んにおこなわれている空間構造論の視点から比較史研究を進めるための一試論として、ドイツ中世の港湾都市をとりあげる。

中世港湾都市の多くは、それが水辺に立地することもあって、軽微な高低差、自然地形の変化（低湿地の陸地化、砂堆の成長など）などに大きく左右されて発生、展開した。中世盛期にはしばしば、港湾を起点とする道路が都市のメインストリートになり、市壁を「貫通」して物の流れを現出させた。近世にかけては、川の流路の付け替え、大規模な埋め立てなど、自然環境を改変してまで、港湾の整備、防御の確立など、都市改造がなされた。

こうしたドイツ中世港湾都市のあり方と、日本中世の港湾都市の比較の方法についても簡単にふれる。

キーワード：比較都市史、港湾都市、日独、空間、中世

はじめに

日本中世史学界においては、1960年代、自由都市論が盛んであった。これは、16世紀の京都、堺、博多などの都市が自由都市と規定できるかどうかを、ヨーロッパ中世都市との比較で論じようとするものであった。都市門閥商人の存在を前提に、彼らと都市自治との関係、近世統一政権への接近による自由都市の限界性などが論じられた¹⁾。ところが、1970年代末、網野善彦が「無縁・公界・楽」論で、日本中世固有の「自由」についての試論を提出すると²⁾、都市自治をめぐる、日本中世とヨーロッパのそれとを比較する視角はうすれていった。

そうしたなか、比較都市史研究会が結成され（1971年）、のちに、雑誌『比較都市史研究』

が発刊された³⁾。しかし、例会の内容や掲載論文をみるかぎり、日本、ヨーロッパなど、それぞれの地域をあつかう個別研究はなされているが、掘り下げた「比較」は必ずしもおこなわれていないようにみうけられる。

一方、日本中世史学界においては、都市空間史研究が新たな潮流として定着している。これは、文献史、考古学、建築史学（都市史）、歴史地理学などによる学際的研究で、空間構造の分析をもとに、都市の社会構造、すなわち権力支配や自治、社会構成などを解明しつつある。

では、このような空間構造論で、日本とヨーロッパの中世都市を比較研究することはできないであろうか。本稿は、そうした視角からの一試論である。

なお、本稿で港湾都市をとりあげたのは、ヨー

ロップでも日本でも普遍的存在であり、かつ社会・経済上、重要な位置を占めているからである。

1. ヨーロッパ中世都市の空間構造研究 瞥見

最初に、ヨーロッパ中世都市の空間構造に言及した、二人の日本人研究者の研究を簡単に紹介しておきたい。

歴史地理学の矢守一彦は、ドイツ中世都市を対象とし、都市プランの主要構成要素として、①都市核 *Stadtkern*、②街路ないしそれに確定される街区 *Block*、③広場、④囲郭をあげた。そして、中世都市をその核によって、ローマ都市、司教座・修道院、ブルク *Burg*、ヴィク *Wik*（商人居住区）に分類した。また、都市核間や市区間には融合と競合のパターンがあり、核と囲郭との関係についてもふれている。

さらに、広場の変容系列と地域的類型については、片側町、*Straßenmarkt*、*Marktplatz* の順での展開を想定し、都市核と *Markt* との立地関係に注目した。街路の *Grundform* としては、*Hauptstraße*（中心街路）、*Wohnstraße*、*Nebenstraße*（裏通り）などをあげている⁴⁾。

たいへんすぐれた分類研究であるが、いくつか疑問点もある。第一は、類型が固定的であり、歴史的な展開を追究していないこと。また、どうしてそのような都市プランが生じたのか、歴史的な説明を欠くことである。これらは、地理学固有の課題でもある。本稿との関係でいえば、港湾やその付属施設への眼差しを欠き、都市プランに与えた港湾の影響について論じないことも問題点としてあげておきたい。

フランス近世史の深沢克己は、港町の特殊性が都市の空間構造や成長過程にどのように反映され、そのトポグラフィにどんな個性的特徴を刻印するのか、解明しようとしている。そして、①空間的視点から、都市と港湾は融合・共存・分離のいずれが優越するか。海洋性と内陸性は都市の基本指向にどのくらいの比重を占めるのか。②都市成長・市壁拡張と市街構造はどのように関係するのか。③商人層の成長、海上貿易

による富の蓄積と都市発展はどのような関係にあるのか、を論じた。

そして、市壁の拡大と港湾が密接に関連することを明らかにし、また河口内港か、地中海港かで市壁のあり方がちがうことを述べた。さらに王権の地方機関、司教座教会、市庁舎、市場、商業・港湾施設、修道院などの公共施設の配置と、市壁の関係について論じている⁵⁾。

深沢の研究は、従来のヨーロッパ中世・近世都市の分類基準を「破棄」するもので、港町という視角から何が読み取れるかを解明する画期的なものである。本稿においても多くの示唆を得ているが、その問題点については後述する。

2. ドイツ中世における港湾都市の形態と変容

本章においては、6節にわたって8都市をとりあげ、港湾を中心とする空間構造を、都市の性格変化とのかかわりで論じてみたい。

ところで、北ドイツにおける中世都市成立には3つのパターンがあると考えられている。一つは、方格地割をもった「ローマ都市」からの転換で、本稿ではケルンがそれに該当する。第二は、入植地、あるいは交易拠点から発達したもので、北方諸民族との抗争・融合の歴史に彩られている。ハイタブ、ハンブルク、シュターデ、リュウベックなど。三つ目は、領主館を中心とする地域支配の拠点であるが、このタイプは港湾都市にはほとんど見られない。

a ケルン Köln

～「ローマ都市」から中世都市へ⁶⁾

ライン *Rhein* 川西岸の自然堤防上の「ローマ都市」としてケルンは生まれる。

1～3世紀には、川に中州ができ、中州と西岸の間を流れる分流が都市の東端を洗っていた（この部分は、現在でも、数メートルの段差として残っている）。この分流部分の川の流れがゆるやかであったため、川港が設定されたのであろう。都市を圍繞する城壁のうち、東側部分は、この分流沿いに築かれた。4世紀になると分流が埋まり、元の分流の北・南の入口部分に湾入

部が取り残されて、ここが港湾として利用された。

10世紀には、元の中州部分に聖マルティン St.Martin 教会や商品倉庫が建ち、市場も開かれた。そのため、12世紀頃までには、都市の東側の城壁が拡張され、元の中州部分も市壁内にとりこまれる。15世紀頃になると、ここが港の中心施設街となり、さらに市壁外のライン川に面して荷揚げ場が設定されている様子が16世紀の俯瞰図から読みとれる。

ところで、ローマ時代のケルンには、ライン川の対岸に向けて橋が架けられていた。橋そのものは中世には継承されなかったが、10世紀段階、聖マルティン教会の南側に位置した、元の中州部分を横断する主要な東西道路はローマ時代の橋跡を踏襲していた。12世紀になると、聖マルティン教会北側の東西道路がケルン市街を貫通する都市軸として確立する。ところが、ライン川の川面の境界線は、同教会南側の線（ライン）であったらしい。

16世紀の絵図はいずれも、ライン川を航行する多数の船がケルンの川岸に着岸し、荷物を揚げ降ろししている様子を描いている。これらの船は、聖マルティン教会の南側付近を境に二つのグループに分かれ、船の形も違っている。すなわち、南方のライン川上流を結ぶ船は喫水が浅いのに対し、北方の下流へ向かう船は大きな帆をもち、船体もひとまわり大きく見える。この2グループをわける境界線がちょうど、かつての橋跡に位置することから、そこに、中世における「ローマ都市」の規定性を認めることができるだろう。

b ハイタブ Haithabu

シュレスヴィッヒ Schleswig

～入植地から中世都市へ⁷⁾

ハイタブ、シュレスヴィッヒはユトランド半島の付け根の近く、東側に位置する。バルト海の荷物を北海方面に送ろうとする時（反対方向も同じ）、船でユトランド半島の先端をまわるより、半島が細くなっている、付け根近くの陸地を東から西へ陸送する方が便利であった。すなわち、これら2都市は水上交通と陸上交通の結節点に位置したのである。

ハイタブは、9世紀初頭には発展した姿が確認され、11世紀半ばまで継続した集落である。その歴史は入植地としてはじまった。まわりを取りまく巨大な土塁は現在もほぼ完全に残されている。さらにハイタブは、ユトランド半島を横断してつづく「長城」(Danewerk)東端の要塞としての機能もはたしていた。

ハイタブの面するシュライ Schlei 湾は水深が浅く、ハイタブの港は砂浜となっていた。港には棧橋が築かれ、沖合には敵船の侵入を妨害するための防護柵も設置されていたことが発掘調査で確認されている。最盛期には高い人口密度が想定されており、港湾都市とよぶに値する形態を示していた。

ところが、11世紀後半になると、ハイタブは衰退し、シュライ湾内北側のシュレスヴィッヒに中心地が移動する。シュレスヴィッヒでも、11世紀に造られた、浅瀬の棧橋が発掘調査で確認されており、ハイタブを継承したことはまちがいない。では、なぜ、ハイタブが放棄され、シュレスヴィッヒに港湾機能が移動したのであろうか。従来は、ハイタブがくり返し外敵の攻撃をうけたことが理由とされてきた。もちろん、そのことが直接的な引き金になったことはまちがいなかろうが、ハイタブの地形にも注目したい。

現地に立てばわかるが、すり鉢状の低地であるハイタブの地形は、入植地、あるいは一時的な交易拠点としては適地であるかもしれないが、都市として発展性は感じられない。また、喫水の浅い船しか着岸できない。それに比べて、シュレスヴィッヒは、丘上の高台に教会が位置し、その斜面から低地に町が広がり、港へいたる地形を示している。町並みは教会の後背へなおつづいている。すなわち、よくある「普通の」中世都市なのである。

いまだ感覚的な物言いしかできないが、中世人にとっては、シュレスヴィッヒのような地形こそが都市として適当な場だったのでなかろうか。

なお、Mark Schneider 氏の教示によれば、ハイタブのようなエンポリオンで商売する旧タイプの商人は流浪商人で、定住したり、エンポリオンの後背地に影響をおよぼしたりすること

に興味がなかったのに対し、新タイプの商人の出現によって多くのエンポリオンが没落したという。

c リューベック Lübeck ～ハンザ都市の発展⁸⁾

リューベックはユトランド半島の南、バルト海からトラフェ川 Trave 川をさかのぼった所に立地する港町である。ここからハンブルク方面への陸上交通路がのびる。このルートは、ハンブルクからエルベ川に入って北海に通じることから、かつてのハイタブ・ルートから主要交通路の地位を奪取して、リューベック・ハンブルクが中世ハンザ都市として発展していったことがわかる。

リューベックはトラフェ川とその支流であるヴァケニッツ Wakenitz 川の合流点に位置する、半島状の丘の上にはじまった都市である。紡錘形の丘上の最高所に教会を中心とするブルクが造られ、半島の付け根（紡錘形の北端）に堀を切って防備をかためた。そしてブルクの西側と南側、トラフェ川沿いに交易を目的とする入植地が設けられた。これが初期的な港にあたる。

12世紀になると、半島の付け根部分に、より防御機能を増したブルクが築かれる一方、丘上には聖マリア教会を中心とする Civitas（聖堂を中核とする司教支配下の集落）が成立した。前代以来の川港と丘上を結ぶ複数の並行する道が通され、さらには東岸のヴァケニッツ川方面へも町並みは展開した。これとは別に、紡錘形の先端にあたる南部地区では、Dom（司教座教会）を中心とする都市開発もはじまった。

中世のリューベックにとって、紡錘形の都市の北端（ブルグ跡）と南端の Dom を結ぶ南北のケーニツヒ通りが背骨の役割をはたした。そして中心部の聖マリア教会・市役所の前に広がるマルクト広場と、トラフェ川の川岸を結ぶ5本の東西通りがもっとも重要な街路であったと思われる。この街路に面しては、間口がせまく、奥行きが長い短冊型の町屋が建ちならんでいた。そして街路は、川沿いの城壁を「貫通」し、港にまで通じていた。なお、この5本のうち、一番南の道路はトラフェ川を渡り、都市

のメインの城門である著名なホルステン門へと通じていた。

このトラフェ川沿いの川港の停泊場については研究が進んでいる。ホルステン橋以北の5本の東西通り付近の停泊場がもっとも開発が早く、12世紀には確認される。ここには、ロストック Rostock、ストックホルム Stockholm、ヴィスマール Wismar などの船の停泊場があった。その北にはボルドー Bordeaux、さらにノルウェーの船の停泊場が設定されていた。こうした並び方は、リューベックがそれぞれの港とどのような順番で交易をはじめたのか、あるいはどのような重要度の順位をつけているかを示すものといえよう。一方、ホルステン橋以南には、塩倉庫、荷物の積み降ろし場、船着き場などがあったことがわかる。

ここで参考になるのが深沢克己論文である。深沢によれば、河口からさかのぼって最初の橋のある地点に河口内港が建設されるという。これは、橋にさえぎられて、大型の船が遡上できないからである。そのため、橋の下流側が海港、上流側が河川港になり、両者の併存が河口内港の特徴であるという。リューベックの場合もまったく同じ構造をとっていたことがわかる。

d ハンブルク Hamburg ～ハンザ都市から近世都市へ⁹⁾

ハンブルクはエルベ Elbe 川下流域に立地し、北海への出入り口をおさえる都市である。バルト海への出入り口をおさえるリューベックと対の位置にあり、両者とは陸路で結ばれていた。

ハンブルクは、アルスター Alster 川がエルベ川に流れ込む合流点につきだした、低い丘の上のブルクにはじまった。810年、Hammaburg という地名が記録に残されている。その後、背後につづく丘を Heidenwall（土塁）で仕切って防衛ラインをかためる（983年）一方、川沿いに港湾を整備していった。流れのゆるやかなアルスター川側に川港が発達したらしい。

堆積作用の進行にともない、両川の合流点付近は陸地化が進み、都市域が広がった。そして蛇行していたアルスター川を直線的につけかえる一方、丘上と低地の全体を囲う市壁が1250年、建設された。

ハンブルクの当初の地形はハイタブによく似ていた。しかし、ハイタブが11世紀にはシュレスヴィヒに移転してゆくのに対して、ハンブルクは低地への進出を進めた。これは、ハンブルクの港湾都市としての卓越性を示しているといえるだろうか。

1481年には、アルスター川の洪水予防の目的もあってか、新たに Alter Wall (旧壁) が整備された。そして1543年には、都市の全域を圍繞する、より堅固な Neuer Wall (新壁) が築かれた。この頃にはエルベ川の分流がハンブルクの南側を流れ、ここが主要な停泊地になっていたようだが、Neuer Wall はこの部分も取り囲むようにめぐらされていた。

一方、船の荷物の積み降ろしをしたのは、アルスター川旧流路の湾曲部ではないかと推定される。ここはかつての蛇行していた川跡で、兩岸の低地の間に滞水している状態であったろう。同時期のドイツの他の港湾には見られない港湾地形であり、むしろベネチアに類似しているというべきかもしれない。川の両側には建物が建ちならび、それぞれに荷揚げ施設があったのだろうか。いずれせよ、ここがハンザ都市の心臓部ともいうべき、もっとも繁栄した港湾だったのである。

e シュターデ Stade

～ハンブルクに敗れたハンザ都市¹⁰⁾

エルベ川左岸のシュターデは、段丘の先端部に位置し、エルベ川沿いの低地に臨む。シュヴィンゲ Schwinge 川の流域を後背地としてもち、エルベ川をめぐる遠隔地交易にもかかわっていった。

850年ころ、段丘最先端の半島状の地に居住地が設けられた。これがシュターデのはじまりである。1000年ころには、段丘の下の低地にも進出し、Ringwall とよばれるブルグが設定された。

13世紀になると、半島部と Ringwall の一体化が進められた。そのため、14世紀にかけて、半島北側一帯の低地を埋め立てて都市化がはかられた。蛇行していたシュヴィンゲ川の本流を移して都市の北堀とし、旧シュヴィンゲ川は運河状に残して都市内に取り込んだ。さらに町の

後背の半島を掘り割り、シュヴィンゲ川の支流を導水して堀とし、都市を圍繞させた。また町の東側の低地部分に広い停泊地を確保したのである。

こうした港湾整備の結果、エルベ川を航行する中型船がシュヴィンゲ川をさかのぼってシュターデにいたり、東側の停泊地に入ってきた。旧シュヴィンゲ川であった運河部分で荷物の積み降ろしがおこなわれたらしく、運河沿いには一定の幅の広場がつづいている。

このように、低地の港湾部が発達すると、丘上の居住区の都市プランも当然、影響を受けた。すなわち、町を貫通するメインストリートは、街道に接続する南の城門に発し、丘の稜線を走り、市役所・市場を経た後、港の市場から港湾に達している。

このように、港湾都市として発展する条件をそろえ、ハンザ都市となったシュターデであったが、やがてハンブルクと競合し、衰退の時を迎える。ハンブルクのように直接、エルベ川に接していないこと、リューベックを経てバルト海を結ぶような、独自の遠隔地交易のルートをもたなかったこと、などがその敗因であろう。

但し、シュターデは、国際貿易港としては発展しえなかったが、地域の中心的な港湾都市としてその後も発展してゆく。

f ロストック Rostock

シュトラールズント Stralsund

～道路と棧橋¹¹⁾

ロストックとシュトラールズントは旧東ドイツ領内で、バルト海に面した港町である。

ロストックの市街西方の方格地割りに注目した矢守一彦は、東西方向の貫通路が計画的であるとして都市プランの説明をした。これに対して、より本数の多い南北路については特に言及していない。しかし、この南北路の延長線上、北側に港湾が展開していたのである。

16・17世紀の俯瞰図によれば、ロストック市街の北側、城壁外側の砂浜から多数の棧橋が海側につき出して築かれ、そこに舢舨や中規模の帆船が停泊している。砂浜が荷物の積み降ろし場になっていた。さらに注目されることは、棧橋の多くが、城壁にうがたれた門に対応して、ちよ

うどその外側に設定されていることである。門は、市街の南北路が城壁を「貫通」するところにあった。つまり、南北路－城門－棧橋が一直線に配置されているのである。こうした視点からいえば、ロストックの市街において、城門から棧橋・港にいたる、南北方向の街路の重要性が指摘できるだろう。

同様のことはシュトラールズントでもいえる。都市を構成する基幹道路の先端が城壁にぶつかる部分に城門がつくられ、その先の海岸部に棧橋がのびて港湾を形成している。防衛上、城壁が築かれてはいるが、プランとしては、基幹道路から棧橋まで一直線で延びていると評価するべきであろう。

g 先行研究に対する疑問

以上の分析をもとに、1. で紹介した、2人の日本人研究者の研究に対して、若干の疑問を表しておきたい。

矢守一彦に対しては、中世都市をとりあげる場合、都市プラン形成の歴史的展開を考察する必要性を再度、主張しておきたい。中世都市といっても、時代の推移によってプランは変化するのであり、またそれぞれの都市に盛衰がある。

本稿にかかわっていえば、都市の重要な構成要素としての港湾の重要性に言及していないことが問題点といえよう。都市の骨格を形成するメインストリートが向かう先にしばしば港湾がある。こうした港湾を広場や教会とは別の「もうひとつの都市核」として、類型化をおこなう必要があるだろう。

深沢克己は、北海・バルト海沿岸の河口内港は閉鎖的形態を特色とするという。すなわち、環状壁が市街を囲繞するため港は市壁外に立地して市内から遮断され、「若干の市門により市内と連絡するにすぎない」とする。そして、都市と港湾は分節化していて、都市生活の中心は港湾と分離された市壁内にあるという。そのため、港をもちながら、市壁内に限っていえば、内陸都市と共通の構造にあるという。これは、地中海沿岸の沿岸岸港で多く見られるような、市壁が港湾に開き、市街が港湾から隔離されず、一体になって都市中心部を形成するパターンとの比較で語られる。

しかし、市壁があるからといって、市街が「閉鎖」され、港湾と「分離」されているといえるのだろうか。ロストックなどで見られるような、道路の志向性に注目すれば、むしろ道路は棧橋と直結しており、その途中にある市壁は単なる通過点にしかすぎないことになる。

深沢はまた、市壁内に、司教座聖堂、市庁舎、修道院などからなる内陸的中心と、商事裁判所、造船所、倉庫街からなる海洋的中心があり、市庁舎は両者に均衡をたもつように、港湾地区から一定の距離をおいて設定されたとした。だが、商事裁判所などを、内陸的中心とは別の「中心」と置くことはできるだろうか。では、その「中心」の中心核は何か。それは市壁外の港とは切れているのか。

深沢のモデルはフィジカルな「空間」に規定されすぎているのではなかろうか。都市中心部と港湾部との間にどのような「交通」（人や物の流れ、社会的関係）があったのか、具体的に検討する必要があるのである。

3. 日本中世の港湾都市との比較の試み

a 港湾都市の立地と港湾の形状

日本においても中世の港湾都市は自然条件に大きく規定された。直接、海に面して港が設定される場合はほとんどなく、比較的規模の大きな河川の河口近くに形成された滞水域（ラグーン）がしばしば港湾として利用された¹²⁾。そして、そうした港湾に近接する高まり（砂堆など）を活用して都市が建設された。

では、どうやって船を陸地に着け、荷物の積み降ろしをするのか。もっとも簡便なのは砂浜に小舟を乗上げる方法である。これは、どこでも行われることであろう。次に、砂浜から棧橋をつき出して敷設する方法がある。こうした棧橋の実例は、陸奥国十三湊遺跡（青森県）で確認されている¹³⁾。中規模の船を接岸し、容易に荷物の積み降ろしをするためには、木材や石積みによって切り岸をつくる必要がある。現在でもシュターデで確認できる施設と同様な石積みは、日本の中世港湾遺跡でしばしば発掘されている。最近のものとしては、河港の事例であ

るが、近江国関津浜（滋賀県）で木材と岩石を組み合わせた強固な護岸が発見された（2004年7月）。

砂浜や切り岸など、狭義の港湾部分に接して、道路や広場が広がっているのか、それとも直接、特定の屋敷地に接岸することになるのか。このことは、港湾の公共性、私的占有性の問題にかかわって重要である。特に、後者の例としては、ハンブルクの旧流路湾曲部をあげることができる。また備後国草戸千軒遺跡（広島県）では、特定の屋敷内に引きこまれた水路が確認されている¹⁴。

b 都市の中の港湾

都市核（領主館・宗教施設）などと港湾の位置関係についても注目すべきであろう。十三湊の安東氏の場合、居館が港湾の一画にあることから、領主による港湾支配が想定されている。また、日本では、港町の領主として寺社があらわれる場合が多い。領主以外にも港湾には寺院が多いが、その宗派や開基年代とともに、都市内の立地について調べてみる必要があるだろう。道路や、これら全体から構成される都市プランについて、日本中世の港湾都市についてはまだまだ検討する余地はあると考える。

「住み分け」（社会階層の居住分布）については、日本では、草戸千軒のように、都市のかんりの領域が発掘された場合以外、確認しづらい。しかし、ヨーロッパの港湾都市を特徴づける市壁については、日本の港湾都市には全くといってよいほど存在しない。何故なのであろうか。

都市空間の構造変容と港湾の関係については深沢の見解が興味深い。日本においても中世から近世への移行期、既存の港町は大規模な埋め立てなどによって、かなりの機能向上をはたしたのではなかろうか。また近世城下町の多くは港湾部分を発達させ、卓越した港湾機能で、物資の集中を実現した。中世の港町が個々の寺社などによってばらばらに支配されていたのに対し、近世都市では、幕藩権力が都市共同体を掌握する形で一元的な港湾都市が実現したのである。

c 地域の中の港湾都市

宇佐見隆之によれば、13世紀後半から14世紀にかけて、荘園領主の居住地である京都にむけて水路による大量輸送がおこなわれるようになり、先述したような河口を利用した港町が数多く成立するという。これは、港の自然的立地条件が優先されたものである。しかし、15世紀から16世紀にかけて、陸上交通との連絡や後背地（村落）との連携が容易な地域に港が移され、荘園の年貢運送だけでなく、各地からの産物が運送の中心になるという¹⁵。ハイタブからシュレスヴィッヒへの港湾都市の移動とよく似た事態が進行したのかもしれない。

このように地域社会の中の港湾都市の機能を、全国的な流通ネットワークのあり方から比較検証することも有益であろう。

おわりに

ドイツにおいて中世港湾都市の多くは、それが水辺に立地することもあって、軽微な高低差、自然地形の変化（低湿地の陸地化、砂堆の成長など）などに大きく左右されて発生、展開した。中世盛期にはしばしば、港湾を起点とする道路が都市のメインストリートになり、市壁を「貫通」して物の流れを現出させた。近世にかけては、川の流路の付け替え、大規模な埋め立てなど、自然環境を改変してまで、港湾が整備され、防御が確立するなど、都市改造がなされる。

都市の自由・自治といった抽象的な概念はもちろん、領主支配や自治組織などの社会構造の面でも、日本とヨーロッパの中世都市を比較することは容易ではない。それにくらべて、港湾都市における、具体的な施設や道路の通され方、都市プランなどについて比較検討することは容易である。問題は、こうしたフィジカルな相似性、異質性の背後にある社会のあり方まで有効な比較ができるかであろう。もちろん、それは困難な作業であろうが、本稿の試みによって、その可能性が全くないわけではないことは明らかになったと思う。

ヨーロッパ中世港湾都市にかかわる、圧倒的な文字史料から得られる情報の豊かさに対峙す

るためには、日本中世における発掘調査の事例をよりいっそう整理する必要がある。また膨大な文字史料や現在も残る景観などから復元される、日本近世の港湾都市との比較も、今後は試みてゆく価値があるといえるだろう。

【附 記】

本稿は、大阪市立大学大学院文学研究科・都市文化研究センターより派遣された海外出張（2003年2月24日～3月24日、ハンブルク大学ゲストハウスに滞在）の成果である。また、本稿の内容は、同センターのCOE-A第8回研究会（2003年6月21日）にて報告させていただいた。報告に際しては多数の図版を使用した。本誌収録にあたっては、著作権の問題から割愛した。

なお、報告にあたって佐々木博光氏、成稿にあたって大黒俊二氏、Mark Schneider氏から貴重な教示を得た。記して謝意を表したい。

注

1. 佐々木銀弥『日本中世の都市と法』（吉川弘文館，1994年）参照。
2. 網野善彦『無縁・公界・楽』（平凡社，1978年）。
3. 1982年刊行開始。2004年夏現在，23巻1号。途中から岩田書店刊。
4. 矢守一彦『都市プランの研究－変容系列と空間構成－』（大明堂，1970年）。
5. 深沢克己「近世フランスの河口内港－港町のトポグラフィ－」（『歴史学研究』757，2001年），同『海港と文明－近世フランスの港町－』（山川出版社，2002年）。
6. H.Borger und F.Zender, *Köln*, Köln, 1982; P.Fuchs, *Köln 2000 Jahre*, Köln, 1997.
7. H. Jankuhn, *Haitabu*, Neumuenster, 1956; H. Elsner, *Wikinger Museum Haithabu*, Neumuenster, 1994; V. Vogel, *Schleswig im Mittelalter*, Neumuenster, 1989.
8. A.Grassmann, *Lübeckische Geschichte*, Lübeck, 1997; M. Glaeser, *Archaeologie des Mittelalters und Bauforschung im Hanseraum*, Rostock, 1993; M.Vinner, *Mit dem Wikingerlotsen an den dänischen Kuesten*, Roskilde; *Holstentor-Museum*, 1989; R. Hammel-Kiesow, *Seefahrt, Schiff und Schifferbruder*, Lübeck, 2001.
9. C.Prange, *Auf zur Reise durch Hamburgs Geschichte*, Hamburg, 1990; V. Plagemann, *Das Mittelalter in Hamburg*, 2000; E. Verg, *Das Abenteuer, das Hamburg Heißt*, Hamburg.
10. *Stade (The City Guide); Swedisch Storehouse Museum Stade*, Braunschweig, 1990; J. Bohmbach und J. Schneider, *Stade (1000 Jährige Stadt)*, Stade, 2001; *Stader Hafengeschichte; Stade (Von den Siedlungsanfängen bis zur Gegenwart)*, 1994.
11. B.Mayerhofer, *Die Historischen Altstaedte Stralsund und Wismar*, Stralsund, 2000; H. J. Hacker und U. Böttcher, *Hanseatic City of Stralsund*, Rostock, 2000; *Hansestadt Stralsund*, 2002; *Hansestadt Wismar*, 2002; *Hansestadt Rostock*, 2002; O.Pelc, *777Jahre Rostock*, Rostock, 1995.
12. 市村高男「中世後期の津・湊と地域社会」（『中世都市研究』3，1996年），佐藤晃一「丹波・丹後の中世交通路と市」（『丹後の古代中世社会をさぐる』II，加悦町教育委員会，1998年）。
13. 榊原滋高「中世港湾都市 十三湊遺跡の発掘調査」（村井章介・斉藤利男・小口雅史編『北の環日本海世界』，山川出版社，2002年）。
14. 松下正司編『埋もれた港町 草戸千軒・鞆』（平凡社，1994年）。
15. 宇佐見隆之「港町の成立過程をめぐって」（『国立歴史民俗博物館研究報告』113，2004年）。

The Spatial Structure of the German Medieval Port Cities: The Possibility of Comparison with the Japanese Medieval City

Hiroshi NIKI

Comparative study of the history of medieval cities in Japan and Europe stagnated after the 1970's. So, comparing the history of medieval cities, I will examine the port cities of German medieval times from the point of view of spatial structure, which has been very much examined recently in Japanese medieval history.

Most of medieval port cities, on the water side of their location, rose and developed under the influence of a slight difference in height and a change of natural geographical features. In the central period of medieval times, the road which moved from a harbor at its starting point became the main street of the city, and caused the flow of goods to break through the city wall. When it comes to modern times, the maintenance of the harbor and the establishment of defense were set up. I mention the method of comparison of port cities in German and Japanese medieval times.

Keywords : comparative city history, port city, Japan and Germany, space,
medieval times