

みんなくりポジトリ

国立民族学博物館学術情報リポジトリ National Museum of Ethnology

歴史の中のストリートとトランスローカリティ：
歴史と記憶を生きる眼差しから見る現代の場所性：
歴史の中のストリート概念の変遷：
近代を相対化する深い場所（垂直性）：
北京の小さな橋：街角のグローバル・ヒストリー

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2010-03-23 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 妹尾, 達彦 メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.15021/00001207

する手がかりを得たいからである。

境界の語は、異なる2つ以上の文化や集団、社会の影響を同時にうける場所をさし、いずれの世界にも完全には所属しることができない位置をしめす。すなわち、境界とは、複数の生態環境や生業、国家、民族、言語集団、階層、身分などの狭間に位置することであり、異なる共同体間の境域になるがゆえに、必然的に、混淆的、多文化的、国際的な社会構造をもつ地域となる。アフロ・ユーラシア大陸における農業-遊牧境界地帯とは、まさしく、このような境界だったと思うのである。

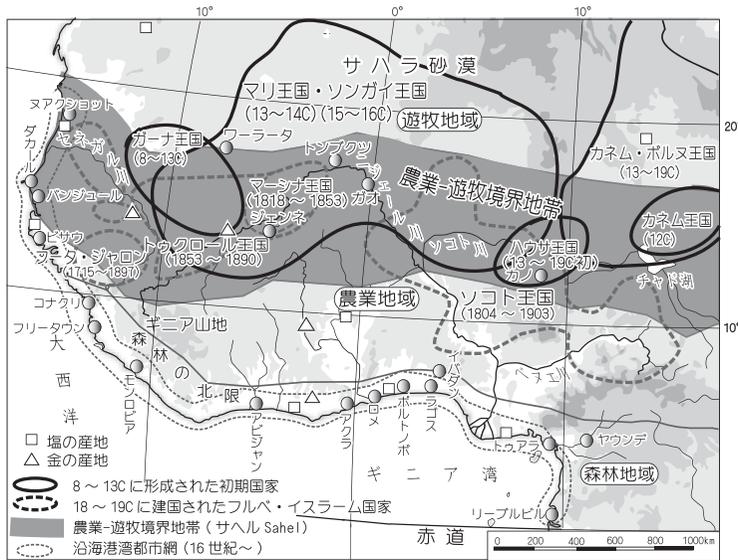
境界の語は、特定の空間をしめす用法のみに限られず、境界性や境界期、境界層、境界値の語のように、帰属することのできない状況や時間、異なる層の境などを意味することとしても広くもちいられており、分析概念として、汎用性に富んでいる。

境界にすむ人びとは、複数の異なる価値観に常に身をおいているために、絶えずひきさかれる意識をもつことがあり、その意識が梃子となって、共同体の内部からは自生し得ない独自かつ普遍的な文化を構築する存在になることがある。このような役割をになう人は、多くの場合、異質の世界を知っている知識人である。境界の知識人は、その存在自体が、既存の共同体を動揺させると同時に連結し、破壊すると同時に再生させるのである。

しかし、場合によっては、境界の語には、中心をなす世界の周縁に位置する意味が付与される時がある。その際には、境界の語そのものが、周縁の価値を主張することで逆に中心を強化する役割をになうことになってしまう。周縁の語は、中心の存在を前提にしないと生じないからである。この場合は、境界の語は、中立的な言葉とはいえなくなる。日本語でよくもちいられる「複合」ないし「接壤」の語や、中国語の「交界」ないし「交錯」の語、日本でも中国でもよくもちいられている「半農半牧」の語の方が中立的となるだろう。

農業地域と遊牧地域の複合する地帯に住む一般人にとっては、複合するその社会こそが当然であり、こここそが世界の中心であり、他の地域の周縁にいるという意識は無かったであろう。むしろ、自分たちの住む世界から離れた地域に、周縁ないし周辺を意識をもっていたに違いない。境界性を意識するのは、農業地域と遊牧地域の2つの異なる世界の文化を知っている、農業-遊牧境界地帯にすむ支配層や文人、宗教人、商人等の知識人だった。

要するに、本稿では、遊牧地域や、農業-遊牧境界地帯、農業地域の語に、価値の優劣をおいているわけではない。前近代においては、地球の各地域には、それぞれの環境に即応した文化がつくられるのであり、環境の異なる文化が存在することによって、初めて自らの文化も存続できたのである。



(嶋田義仁 1995、宮本正興・松田素二 1997 にもとづく)

図5 西アフリカにおける農業-遊牧境界地帯と都市・国家の形成 (妹尾 2008) (嶋田義仁 1995、宮本正興・松田素二 1997 にもとづく)

2.10. 西アフリカの歴史は、人類史を集約する

歴史の主要舞台が、農業-遊牧境界地帯(農牧境界地帯)から沿海地帯(海陸境界地帯)に移動することは、図4交通幹線の転換で概念化したように、アフロ・ユーラシア大陸の歴史における共通の構造と考えられる。西アフリカの歴史の事例は、この歴史構造を考える際に、1つの好モデルを提供してくれる。

アフリカ大陸におけるサハラ砂漠と農業地域の間広がるサヘル(Sahel)は、農業-遊牧境界地帯のはたした重要性を、わかりやすく示してくれる。いうまでもなく、サヘルは、北方の乾燥したサハラ砂漠と南方の湿潤な熱帯地域の間地帯をさす名称であり、アフリカ大陸を代表する農牧複合地帯として、歴史的に重要な役割をはたしてきた。

図5のように、サハラ砂漠からの物産と農業・森林・沿海の物産が、このサヘルで交換されることによって、この地帯に、アフリカにおける代表的な古典王朝が誕生し、19世紀にいたるまで、アフリカの歴史を左右する重要事件が繰り返生じた⁸⁾。

サヘル歴史は、国家形成における重要な2つの要因を示唆している。1つは、環境の境域に国家が形成される点である。それは、環境の境域において、生業の異なる産物が交易されるために、この地域に富が集積し、それを保管・分配する統一された権力が必要となり、都市と軍事・政治・経済組織がつくられ国家が生まれる点である(妹尾 2006b: 157-161)。

もう1つは、部族組織や地域集団が、国家という大きな政治組織に再編されるためには、上記の条件に加えて、さらに、外部の強い軍事的・政治的圧力が必要だったことである。サヘルの場合は、7世紀から8世紀におけるアフロ・ユーラシア大陸におけるイスラーム帝国の形成が、西アフリカにも強い影響をあたえて国家形成を促したと思われる⁹⁾。フルベ・イスラーム国家の建設は、西欧近代国家形成に対応した現象である（嶋田1995）。

近代になると、西アフリカは劇的に変貌する。ポルトガルが、サハラ砂漠の陸路を介することなく大西洋を通過して直接に來航して以来、西アフリカの沿海部には、西欧近代国家による殖民都市が次々と建築されていく。その結果、今日の新しい都市と国家は、ほぼすべて沿海地帯の都市網を中核につくられ、西アフリカの繁榮の中核は、農業-遊牧境界地帯の都市と国家から沿海地帯の都市と国家へと変貌する（図5）。大西洋に面する西アフリカ海岸通りの繁榮は、近代になってはじめて誕生するのである。

このように考えると、サヘルの農業-遊牧境界地帯における内陸の隊商都市の街路文化と、近代の沿海地帯の港湾都市における海岸通りのストリート文化は、その象徴性と機能において、おそらく根本的に異なっていると思われる。内陸都市の街路が、神々と人間、自然との交感と互酬の場であったのに対して、近代の海岸通りは、交流の世界は人間同士に限定されていき、そのために人間間の駆け引きと競争と軋轢の場となる。芸能のありかたや形態も、内陸と海岸の街路・ストリートでは、大きく変化するに違いない¹⁰⁾。

そして、この違いは、中国における前近代の長安に代表される街路文化と、上海や香港に代表される近現代の海岸通りのストリート文化の違いに対応するだろう。日本史においては、平安京の都大路と横浜の海岸通りの違いに匹敵すると思われる。

要するに、内陸の都市から沿海地帯の都市への物産流通の媒介地の転換は、社会・文化のありかたの全体を変えていくと思うのである。西アフリカや中国大陸の場合は、内陸とは、主として農業-遊牧境界地帯のことだった。

このように、サヘルと西アフリカの歴史は、アフロ・ユーラシア大陸における、農牧複合地帯の内陸都市網から沿海地帯の港湾都市網への、富の集積地・交換地が移動する歴史構造を凝縮している。サヘルの中には、人類史が圧縮されているのである。

現在のサヘルは、ユーラシア大陸の他の農牧複合地帯と同じく、アフロ・ユーラシア大陸の交通幹線からはずれたために、土地の持続的活用の余裕がなくなり、砂漠化が広がって環境が悪化し貧困化も進む、地球の諸矛盾を集約する地域となっている¹¹⁾。しかし、沿海部の港湾都市を海路でつなく都市網に交通幹線が移行する以前においては、この農牧複合地帯こそが、南北交通にもとづき、豊かで高度で複雑な文化の体系を創造しえた地帯だったのである。

このように、アフロ・ユーラシア大陸の農業-遊牧境界地帯の歴史を考える際に、西

アフリカのサヘルの歴史は、1つの比較のモデルを提供してくれる。農牧複合地帯と沿海地帯の歴史は、生態環境の類似性によって、地球のどの地域においても、基本的によく似た歴史の構造をもつと思うのである。

2.11. 中国大陸における都市と国家の形成¹²⁾

次に、中国大陸を事例にして、アフロ・ユーラシア大陸における幹線交通路の農業-遊牧境界地帯から海路=陸路境界地帯（沿海地帯）への移動と、それにもなう政治・経済・軍事・社会の変遷との密接な関連を概論してみたい。西アフリカの事例との同異点についても、ふれたい。

ここ20年来長江流域に紀元前3000年紀から前2000年紀と推測される中国最古の都市遺跡が次々と見つかり、中国都市の多元的発生が唱えられるようになっていく。研究の現状では、かつてのように、中国における都市の形成を、黄河流域に代表させることはできない（杜正勝1992; 林1995; 蘇秉琦1997; 嚴文明2004; 徐萃芳・嚴文明・王幼平・張忠培・邵望平・盧連成・許宏・王仁湘2004）。

ただし中国で最も密度の濃い都市のネットワークが、黄河の中下流域である中原において、殷・周・春秋・戦国時代、すなわち前15世紀から後3世紀にかけて徐々に形成されたことは確かである¹³⁾。そこで問題は、中国大陸の各地域で多元的に都市が発生しているのに、なぜ、黄河中流を中核に複数の国家が次々と生まれ、最終的に、黄河中流の都市網の上に秦漢の統一国家が誕生するのか、という点になる。

図6のように、中国華北の農業-遊牧境界地帯とそれに接する農業地域にかけての空間には、春秋・戦国時代の多くの都市が立地している。そして、春秋・戦国時代の国家の多くは、農業-遊牧境界地帯から南方の農業地域にかけて形成されている。夏王朝や殷王朝とよばれる初期国家も、おそらく、春秋・戦国時代の都市網のもととなる都市群を連結して誕生したものと思われる。

近年は、洛陽を中心とする中原が、黄河の南北を結ぶ交通の要衝に位置していたことが、密度の高い都市網を発達させた前提条件として重視されている（岡田2004; 斯波2002）。ここでは、環境の差異にもとづく交通の交錯地に商業が生じるといふ、この考えをふまえ、中国大陸のみならずアフロ・ユーラシア大陸全体を鳥瞰する視点にたち、農業-遊牧境界地帯をはさむ交易こそが、都市と国家の形成をうながした点を指摘したい。

黄河中下流域に一群の都市網が生まれた理由は上述のように、この地域が、ユーラシア大陸の北緯30°~40°前後に東西にのびる農業-遊牧境界地帯の沿線に位置しており、異なる生態系の産物と人間が交通・衝突する場所であるために、軍事と交易の拠点としての都市が次々と建築されたからと思われる。

この点において、中国大陸の事例は、西アフリカの農業-遊牧境界地帯のサヘルに、

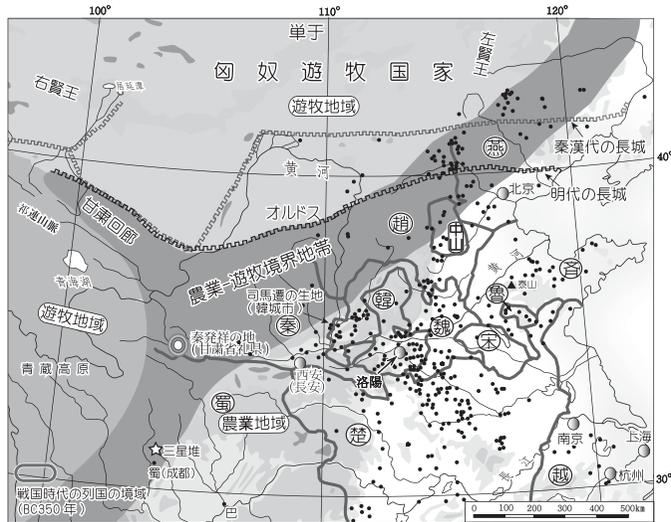


図 6 中国大陸における農業-遊牧境界地帯と都市・国家の形成（妹尾 2008）

都市と国家が誕生する経緯と類似している。前近代のユーラシア大陸の都市の多くが、この農業-遊牧境界地帯に隣接する水の得やすい地に立地している事実は、前近代の物流が、環境の境界でおこなわれたからだろう。

ただ、西アフリカの都市と国家が、農業-遊牧境界地帯そのものの上に形成されたのに対して、中国大陸の場合は、農業-遊牧境界地帯の上だけでなく、それに隣接する農業地域にも多くの都市が立地する。それは、中国大陸においては、農業地域の面積が広大で農業地域の人口数が圧倒的に多いからであろう。また、中国大陸の場合、遊牧地帯の中に、灌漑農耕によって農業の可能なオアシス都市が多数存在した。遊牧地域と農業地域の交流だけでなく、オアシス都市を通して、ユーラシア大陸中央部との東西交流も極めて盛んだった。このことが、西アフリカと異なる中国大陸の歴史の複雑さを生みだしている。

農業-遊牧境界地帯とそれに隣接する地域の都市の共通の建築構造は外敵の襲撃を防ぐために例外なく城壁をもつ囲郭都市であり、城内の各居住地区自体も壁に囲まれる場合が多いことである。個々の住居も壁に囲まれて、等しく中庭から光をとる形式となっている。中国大陸の場合、この建築構造は、改良を加えながら基本的に中華人民共和国の成立する 20 世紀半ばまで存続した。

前 221 年に中国大陸を初めて統一した秦は統一前の春秋・戦国時代に多数建築された城郭都市（邑とよぶ）を再編して全国を 36 の郡（後に 40 余）、800~900 の県に区画し都城—郡城—県城という行政都市の序列を初めてつくった。前 202 年に秦の後をつい

だ漢は、建国当初は秦ほどの集権力をもたなかったが、基本的に秦の都城—郡城—県城の行政都市網を継承した。ここに、皇帝の都を核とする行政都市網にもとづいた官僚制度の基礎ができ、この制度は、皇帝制度が廃される20世紀初頭まで継承されることになる（斯波2002）。

2.12. 4世紀から7世紀にかけての変動とその後

紀元前後の数世紀の間に形成された、ユーラシア大陸の古典文化圏は、4世紀から7世紀にかけて、等しく、遊牧・牧畜民の侵入によって分裂期をむかえる。この時期に、略奪と防御の舞台となったユーラシア大陸の農業-遊牧境界地帯上の諸都市では、防衛と治安の機能を高めるために、築城技術と都市管理技術、城郭都市の攻撃技術が、各地域で相互に影響をあたえあいながら格段と進歩した（妹尾1999:26）。

中国大陸の都市でも、都市の外壁の強化や城郭構造の複城化、防御用の専門建築の多様化が進展し、住民の管理と治安の維持、防災などを目的とする城内居住地の囲郭化（城内の居住地区をさらに壁で細かく囲む坊牆制^{ほうしょうせい}）がうみだされた（妹尾1999:26; 楊寛1993）。

6世紀末に隋（581-618）が中国を再統一し、7世紀初に隋をついだ唐（618-907）が建国する。3世紀ぶりの統一国家の誕生により、分裂期に切断されていた都城—府州城（8世紀前半に328城）—県城（同1573城）の行政都市網は、全国で再確立された。その後、明清にいたるまで、県城の数自体は1200城~1300城でほぼ一定し、経済規模の拡大に応じて、県の行政機能を民間社会に譲渡しながら、既定の行政都市の体系を維持し続けるのである。

隋の中国大陸再統一にともない、7世紀初に開削された中国南北をつなぐ大運河は、中国大陸の都市網を、内陸型から沿海型に転換させる契機となった。内陸水運である大運河が交通幹線になったために、大運河沿線の都市が勃興して、9世紀以後には、大運河南端の杭州などが中国の主な都市に成長していく。そして、宋代（960-1279）以後は、内陸水運と海路が密接に連結する時代が到来する（斯波1988; 1993）。

中国再統一にともなう統治・治安の安定化と商工業の発達によって、城内の各居住地区を壁で囲む坊牆制のような厳格な都市管理の体制は、漸次弛緩しだし、坊牆制は、10世紀後半に北宋が成立すると消滅した。そして、11世紀には、上記のように、州県城のまわりに鎮や市という商業町が無数に生まれてくる（加藤1952）。

9世紀以後には、中国大陸の都市も、ユーラシア大陸の沿海都市網の中にくみこまれるようになった。ユーラシア大陸の中央部で、7世紀前半にイスラーム王朝（ウマイヤ朝）が成立し、8世紀半ばには、バグダードを都とするアッバース朝が成立して、イスラーム商人による沿海海路の開拓が始まったからである（家島1991; 1993; 2006）。

このような内陸から沿海への主要貿易幹線路の転換に応じて、中国大陸の都の変遷パ

ターンも、北宋の都城・開封を過渡期として、長安・洛陽の東西両京制度から、北京・南京の南北両京制度へと転換する。両京制度の転換は、中国大陸の物流をになう都市網が、長安を中核とする都市網から、北京を中核とする都市網へ転換することを意味していた。長安から北京への都市網の転換は、農業-遊牧境界地帯から沿海地帯への都市網の転換と対応した現象である。北京は、草原地帯の陸路と大運河の内陸水運、東シナ海の海路をすべて利用できる立地条件をそなえていた。

16, 17 世紀以後になると、地球の海上覇権の掌握をめざす西欧諸国の船舶が、中国大陸の港湾都市に頻繁に到来するようになる。18 世紀になると、西欧諸国は、沿海地帯の貿易利権をめぐる主導権争いに積極的に参入しはじめた。この時期の西欧の衝撃は、4 世紀から 7 世紀にかけての遊牧民の華北侵入に匹敵する影響を、中国大陸にあたえていくことになる。

東シナ海の沿海都市が中国大陸の経済を牽引する経済構造は、16 世紀以後に、沿海地帯の港湾都市が対外貿易の主要舞台になってから始まり、現在に継承されている。1980 年代に始まった中国の経済開放政策において決められた経済特区（深圳・仙頭・珠海・厦門・海南島）と、沿海経済開放都市（大連・秦皇島・天津・煙台・青島・連雲港・南通・上海・寧波・温州・福州・広州・湛江・北海）は、中国大陸の内部と外部の交易を媒介する拠点としての沿海都市の重要性を、決定づけることになった（Skinner 1997; ボーゲル 1991; 吉沢 2002）。

このうち、21 世紀初頭の現在、香港と広州をもつ珠江デルタと、上海を核とする長江デルタの都市化とが急速に進展しており、それぞれが地域経済圏を形成して朝鮮半島や日本列島・東南アジアの沿海都市と連結し、国境を越えた沿海都市のネットワークが東シナ海に形成されてきている。この動きが、既存の東アジア各国の政治体制にどのような影響をおよぼすのかという問題は、都市の経済的・文化的ネットワークが、21 世紀の地球全体の政治・経済・社会にあたえる影響の大きさを考える際に、重要な示唆をあたえてくれるだろう。

2.13. 中国都城の変遷は、ユーラシア大陸の動向が規定する¹⁴⁾

図 7 は、中国大陸における、政治・経済・文化的に最も重要な 7 つの都の変遷をまとめたものである。上段の横一列に 7 つの都の名称を並べ、縦が時間軸をしている。7 つの都の中には、鄴（安陽）や臨安（杭州）のように、華北や華南の一部を統治したにすぎない王朝の都も含まれているが、その政治・経済・文化上の重要性を考えてこの図にいられている。

この図のように、華北と華南をとともに統一した中国大陸の統一王朝の都は、長安・洛陽・開封・建康（南京）・北京の 5 つである。この 5 つの都は、ゴシックで区別している。図中の矢印が、中国大陸の統一王朝の変遷を示している。秦などのゴシックの王朝は、

華北と華南を合わせて統一した中国大陸の統一政権をしめす。()の王朝は、華北ないし華南のみを統治した政権である。

この図のように、中国の都の変遷は、長安と洛陽を往復する状況から、開封をへて、北京と南京を往復する状況に転換している。この転換の理由を図化したものが、次の図8である。

中国史における都城の変遷を眺めると、一定の規則性が認められる。つまり、中国史前期における東西方向への都城の動きから、中国史後期における南北方向への動きへの変遷である。

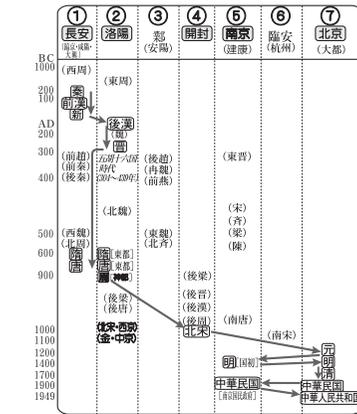
都城の変遷が、東西軸から南北軸に転換した原因は、8世紀半ばから10世紀にかけて、ユーラシア大陸東部の軍事・経済・交通動向が、同時に転換し始めたからである。ユーラシア大陸東部では、8世紀から9世紀になると、(a) 外中国の非漢人の主要軍事拠点、西北から東北へ移動し始め(軍事要因)、(b) 内中国の主要穀倉地帯が、華北から華南へ移動してゆき(経済要因)、(c) ユーラシア大陸の幹線交通路が、従来の農業地域と遊牧地帯の境域線上の陸路から、沿海部の海路へと転換し始める(交通要因)。

この動きに対応して、中国大陸の都は、大運河の要衝である開封をへて中国大陸沿海部に移動することになる。図7のように、中国の長い歴史の中で、長安と北京が、最も長期にわたって都であり続けた最大の理由は、両都市が、内中国と外中国の境界領域、すなわち、農業-遊牧境界地帯の南端に立地していたからである。この立地によって、長安と北京は、内中国の農業地域の統治と、外中国の遊牧地域との外交の政治機能を、合わせもつことができたのである。

農業-遊牧境界地帯の南端に位置する多くの都市の中で、長安と北京がくりかえし都に選ばれた理由は、第1に、ユーラシア大陸東部の遊牧地域の軍事拠点と近接していたこと(軍事要因)、第2に、都市の直接の後背地に肥沃な穀倉地域をもっている上に、河川交通によって、農業地域の主要穀倉地帯と容易に連結していたこと(経済要因)、第3に、ユーラシア大陸を東西南北に貫く交通幹線の上に立地していたこと(交通要因)があげられる。

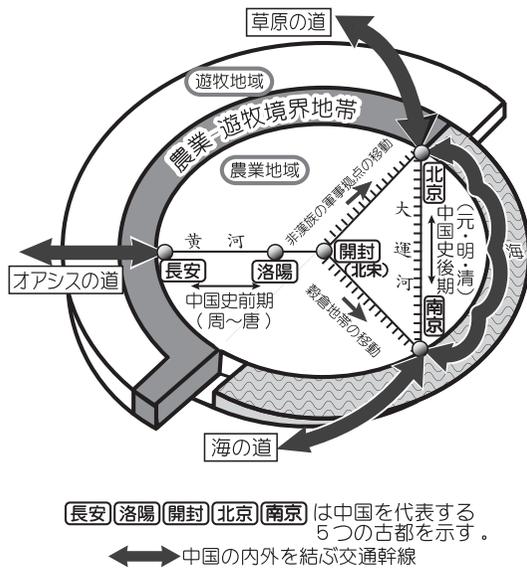
両都市は、水路と陸路の両方によって内外中国を直接に連結する要衝に立地していた。長安は黄河水系、北京は大運河と海路によって、内外中国を連結できる好立地に位置していたのである。

それでは、中国史の後期に、北京が長安にとってかわって、中国大陸を代表する都になった理由は、どこにあるのだろうか。それは、(a) 外中国のモンゴル高原とマンチュリアに、契丹族や女真族、モンゴル族、満洲族などの強力な遊牧・狩猟民が出現して、これらの新興の遊牧・狩猟民の根拠地と北京が隣接していたこと(軍事要因)に加え、(b) 内中国の長江下流域が主要穀倉地帯となり、華北平原を南北に貫く大運河の開鑿^{かいさく}によって、長江下流域の穀倉地帯と水運で直接に連結できる場所に北京が位置していたこ



(凡例)
 ①長安…5つの代表的な都を示す。なお、同一地に立地していない都城も、
 ①長安(漢長安・隋大興・唐長安)と鎮京(隋唐)、③鄭と安陽の事例
 の場合は、近距離に立地しているため、同じ欄に記している。また、
 ②洛陽は、東方の後漢・南朝、北魏洛陽城と、西方の東漢・隋・唐
 ・周・後梁・後唐・北宋西京・金中京洛陽城とは立地が異なり、そ
 れぞれ東西に約6km離れている。
 → 統一政権の流れ
 ⊕…ゴシックの王朝は華北と華南を合わせて統一した政権を示す。
 ()内の王朝は華北ないし華南のみを統治した政権を示す。

図7 中国統一政権の都城の変遷 (妹尾 2008)



長安 洛陽 開封 北京 南京 は中国を代表する
 5つの古都を示す。
 ↔ 中国の内外を結ぶ交通幹線

図8 中国都城の変遷と自然・人文環境 (妹尾 2008)

と(経済要因), (c) ユーラシア大陸の交通幹線が、内陸の陸路から沿海の海路に転換したために、海路を利用できない長安に対して、沿海部に面する北京が優位に立ったこと(交通要因)による。

以上のような都城の変遷は、①中国の統治空間が、東西方向から南北方向に拡大され

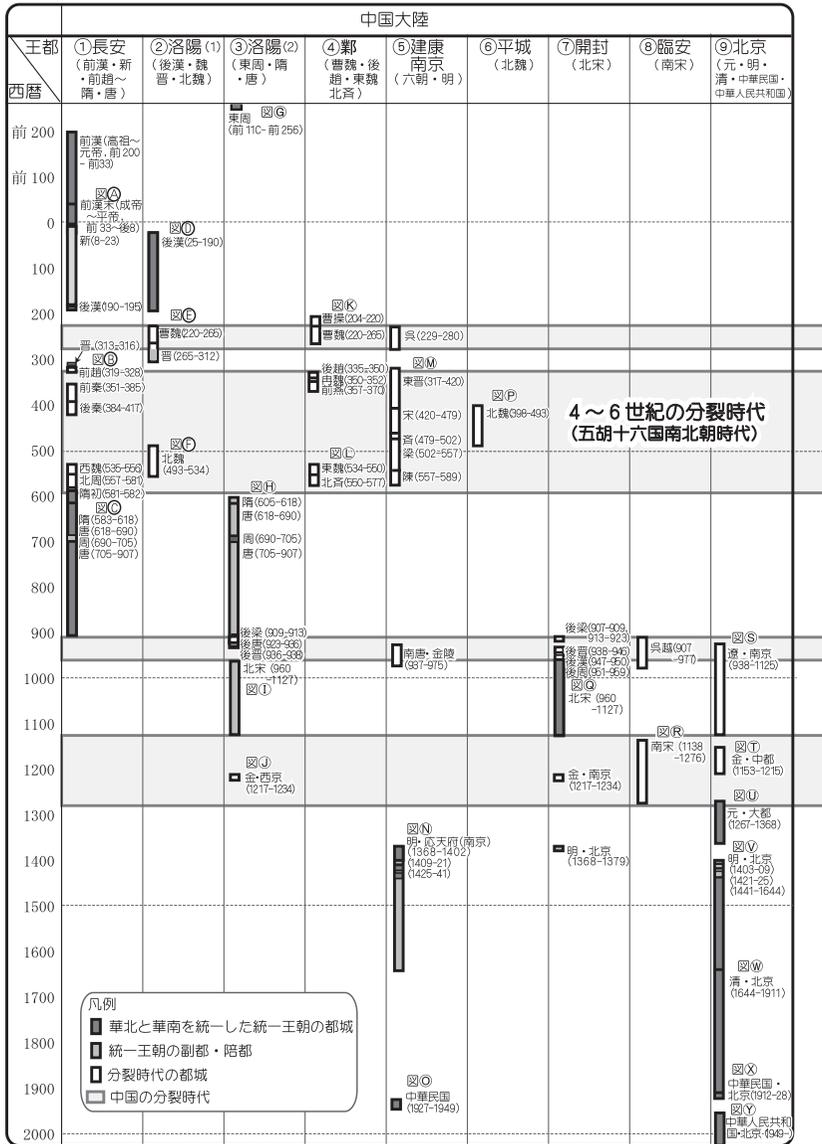


図9 中国大陸の歴代都城の継承関係 (妹尾 2008)

ていく過程を示しているとともに、②都城と穀倉地帯を結ぶ食糧補給路や、都城と軍事最前線の辺境とを結ぶ兵站線が、黄河から人工の大運河に移行していくこと、そして、③前近代の中国大陸の歴史が、ユーラシア大陸の生態環境の制約を強く受けた陸路の時代（長安都市網の時代）から、大運河の要衝である開封を媒介にして、水運や海運の利用によって、人間活動が生態環境の制約を超えて拡大する時代（北京都市網の時代）に