

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

北京の小さな橋 街角のグローバル・ヒストリー

妹尾 達彦
中央大学

北京の小さな橋・銀錠橋ぎんじょうきょうを分析事例としてとりあげ、人類史の大きな流れの中に、中国大陸における橋の歴史を比較史的に位置づけることが、本稿の目的である。

橋の歴史は、道路の歴史を集約しており、世界認識の変遷に応じて変貌する。恒久的な橋は、都市と国家の誕生とともに歴史に姿を現し、都市と国家の物産と情報の流通を確保するとともに、自然界と人間界、超自然界を媒介する聖なる存在として、王権の存続に深く関わった。しかし、4世紀から7世紀における遊牧民の移動にともなう世界宗教の浸透を契機に、個人意識が芽生えて人間界の独立が本格化し、橋や道路は聖性を弱めて娯楽性を徐々に強めていく。

15世紀初頭に建築された明代北京の銀錠橋は、都市化と世俗化の進展する世相を反映しており、モンゴル族の創造した遊牧都市を、江南人の好む庭園都市に改造する試みの実践例だった。美しい景観を求める世俗的欲求と、モンゴル族に征服された時間と空間の記憶を相対化しようとする政権の意向は、江南風の橋と庭園を北京に建造する行為において無理なく合致する。ここに、世俗文化に支えられることで初めて存立可能な近代国家特有の政治権力の萌芽がうかがえる。そして、近代の橋は、聖と俗の交わる前近代の記憶を留めることによって、近代後の世界を先取りするのである。

- 1 はじめに——世界史は1つの橋に凝縮される
 - 1.1. 北京の小さな橋から
 - 1.2. 本稿の目的——人類史の中で
- 2 銀錠橋は、ユーラシア大陸の交通幹線の転換が生み出した
 - 2.1. 橋と道路の歴史の研究史
 - 2.2. 中国大陸における橋の歴史
 - 2.3. 北京の研究史と銀錠橋
 - 2.4. 都市と橋の分かちがたい関係
 - 2.5. 北京城の変遷
 - 2.6. 銀錠橋ぎんじょうの「銀錠」の語の意味
 - 2.7. 銀錠橋の歴史
 - 2.8. アフロ・ユーラシア大陸の共通の歴史構造——農業-遊牧境界地帯から沿海地帯へ
 - 2.9. 前近代の農業-遊牧境界地帯は、辺境ではない
 - 2.10. 西アフリカの歴史は、人類史を集約する
 - 2.11. 中国大陸における都市と国家の形成
 - 2.12. 4世紀から7世紀にかけての変動とその後
 - 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
 - 2.14. 遊牧民の移動が、沿海地帯の開発をうながす
 - 2.15. 都と橋の関係史——秦咸陽城から唐長安城まで

- 2.16. 隋洛陽城は、内陸水運時代の始まり
- 2.17. 12世紀におけるストリート文化の誕生——開封の橋の文化
- 2.18. 海岸通りの誕生
- 2.19. 映画・文学・音楽の舞台としての銀錠橋
- 3 北京の歴史は、銀錠橋の水辺に映しだされる
 - 3.1. 銀錠橋が生まれる前——金の太液池
 - 3.2. 元・大都の建造と積水潭せきすいたんの誕生
 - 3.3. 大都の運河と内港
 - 3.4. 大運河と都城の関係史
 - 3.5. 銀錠橋の誕生
 - 3.6. 遊牧と農業の交わる都
 - 3.7. 銀錠橋と江南庭園
 - 3.8. 明代の銀錠橋
 - 3.9. 明代の積水潭と什利海の風景
 - 3.10. 銀錠橋界隈の四季
 - 3.11. 清代の銀錠橋
 - 3.12. 銀錠橋と煙袋斜街
 - 3.13. 銀錠橋を囲む行政地区の変遷
 - 3.14. 文化大革命期における混乱
 - 3.15. 銀錠橋の今
 - 3.16. 映画・文学・音楽の舞台としての銀錠橋
- 4 おわりに——ストリートには世界認識の変遷が宿る

キーワード：交通、内陸都市、沿岸都市、農業-遊牧境界地帯、橋、北京

1 はじめに——世界史は1つの橋に凝縮される

ひとつの要素が、ある有機的連関のなかに完全にとけこむようにして、その連関の自己充足性を分かち合い、かつ同時に、まったく別の生がその要素に入りこんでくるための架け橋となりうること、そして一方の全体性が他方の全体性を、どちらか一方が他方によって引き裂かれることなしに、捉えるための手がかりとなること——これこそ、人間の世界観、世界構成におけるもっともすばらしいことだ。

ゲオルク・ジンメル「取っ手」(鈴木直訳)

1.1. 北京の小さな橋から

北京の城内を代表する美しい景観をもつ地域の1つが、前海シーチャーチエンハイ（什利前海）と後海シーチャーホウハイ（什利後海）の湖岸である。この2つの湖は、風船をしばったような形で、ある一点で結びあわされる。その結び目にあたる場所にある建築物が、わずか数メートルの石造アーチ橋・銀錠橋ぎんじょう（インディンチアオ yin ding qiao）である。湖をヒョウタンにたとえれば、その細い腰の部分にあたる。

本稿は、この小さな橋の歴史の中に、アフロ・ユーラシア大陸の交通史と世界認識の変遷が凝縮されていることを論じるものである。

銀錠橋の上になつと、湖面をぬけて天空にとどく開放的な景観が広がり、一瞬、城内にいることを忘れさせてくれる。橋のほとりに、湖面にたれる緑豊かな柳の並木道が続き、この地区の住民や訪れた人びとが集まり憩い語る、濃密な街角がある。1980年代半ばに初めて北京の街を経験した私が、その後、現在にかけて断続的に城内各地を巡り歩いた結果、最も魅せられた場所の1つが、銀錠橋とその界隈の風景だった。

初めて銀錠橋と出会った時のときめきは、よく覚えている。1996年8月、中国唐王朝の歴史をめぐる会議を終えた後の、くつろいだ夏の日のことである。

1人で北海公園から北の方角に歩き始め、広々とした前海の西岸をゆっくりと上っていった。前海の湖岸は、水泳をする子供たちや大人ではなやぎ、前海の真ん中の小島から、少年たちが次々と湖面に飛び込んでいる。

頭をあげると、湖岸の楊樹ポプラの並木の向こうに、旧北京城内に時を告げた鼓樓ころうと鐘樓しょうろうが浮かびあがっている。湖面のむこうの2つの高樓は、手にとれるかのように間近だ(写真9)。すぐに、道は左に折れていき、急に前海の幅がせばまって、とうとう完全に尽き、白い石でできた小さなアーチ橋が現れた。銀錠橋である。橋の下の水は、橋の向こうの後海につながっている。兩岸に挟まれてしばらく狭くなった湖は、西方で、再び一挙に幅が広がる。

前海と後海の兩岸を結ぶ交通路は、この数メートルの銀錠橋しか存在しない。前海と後海の広々とした2つの湖の水も、城内の居住地を縦横に走る道路も、この小さな橋の一点に向かって集中する。この時、私は、北京の街の全体が、中国の伝統的な庭園空間として整えられてきたことを悟ったのである。造景の美とは、このような景観のことをさし、庭園都市とは、このような街のことをいうのであろうか。

銀錠橋のたもとでは、北岸と南岸を往来する人びとが集まっては散じ、橋をかこむ古い街並みの灰色の壁が柳の緑陰にゆれている。橋の上を盲目の芸人が歩きながら二胡を演奏しており、弦を擦る抑揚に富む音色が橋の辺りに響いていた。午後が始まったばかりの橋のたもとは、あたかも古い映画の一場面のようなようだった。

1990年代半ばの当時は、銀錠橋の界隈には観光客はほとんどいず、したがって、今のように道にあふれる人力車も存在しなかった。湖に面した家なみも、酒場の建ちならぶ喧噪に満ちた景観ではなく、橋を往来する人びとは多くても、旧中国の面影を残して落ち着いた風情につつまれていた。とうとう、北京の都市空間のディープな場にたどり着いたのだ、と私は思った。

1.2. 本稿の目的——人類史の中で

銀錠橋のほとりの茶店に入って、菊花茶をすすり橋を往来する人びとをながめながら、私は、この小さな橋を軸に、北京の歴史の全体をふりかえることができるのではないかと、という思いにとりつかれていた。この橋は、北京の街のもつ底深い魅力と複雑な

歴史のすべてを凝縮しており、北京という世界都市の将来をも映しだしているような気がしたのである。

本稿は、その時、この橋に抱いた夢を現実化する試みである。もちろん、13世紀から今日に至るまで中国大陸の都城であり続けた北京は、膨大な質量の歴史文献と研究の蓄積をそなえている。北京の歴史に関するすべての文献と研究に目を通すことは、個人ではとうてい不可能な程である。橋やストリートの歴史に関しても、世界各地でさまざまな分野からの無数の研究の蓄積がある。これらの先学の業績をふまえて立論しないと、本稿は、銀錠橋の単なる印象記に終わってしまうだろう。

一方、北京の城内北部にあるこの銀錠橋という小さな橋と、その橋を囲む街区の変遷の中に、世界史の大きなうねりが凝縮されていることを分析する試みは、まだなされていない。そのために、本稿のように、橋と北京の歴史を世界史の中に位置づけることで、世界都市・北京の街なみのもつ魅力を探る叙述方法は、それなりに試みる価値があるといえるだろう。そして、このような試みを実りのあるものにするためには、北京と橋をめぐる従来の豊かな研究蓄積を、できうるかぎり活用しなければならない。

また、本共同研究のテーマであるストリートの人類学を思考する時、中国大陸の古都・北京の事例は、格好の比較の題材を提供してくれると思う。従来の人文・社会科学の研究では、種々の原因によって、中国大陸の現象を1つの比較の事例として分析する試みはそれほど多くはない。この意味において、本稿には一定の価値があるとも感じるのである。

要するに、本稿は、北京の小さな橋がつくる街並みを、1つの分析事例としてとりあげることで、人類史の大きな流れの中に、中国と北京の歴史を比較史的に位置づける試みである。なお、本稿に引用の図は、拙稿で既発表の図を再利用する際にも、すべて、近年の研究にもとづいて訂補しており、現時点における最新の図である¹⁾。

2 銀錠橋は、ユーラシア大陸の交通幹線の転換が生みだした

2.1. 橋と道路の歴史の研究史

道路は、人間や動物、車などが通るための通路である。道路は、もともと、動物の移動によってできた獣道^{けものみち}を、人が利用したものが始まりといわれている。そして、紀元前4000年紀には、人間が自らつくった道路が生まれた。紀元前3000年紀に始まる人類の都市と国家の形成に際して、道路の整備が不可欠であったことは、しばしば論じられてきた通りである（シュライバー1962）。

冒頭で引用したドイツの社会学者・ジンメル（Simmel, Georg 1858–1918）が、有名なエッセイ「橋と扉」の中で述べているように、道路をつくる行為こそが、人間が他の動物と区別される証であり、自然に対する人間の主張であった。そして、橋の建設は、道

路の建設を凝縮する行為だった（ジンメル 1999: 91-92）²⁾。道路の社会史を考える際に、橋の分析が鍵をなす理由は、橋こそが、道路文化を集約する場であったからである。

橋の歴史に関しては、建築学・工学・地理学・社会学・民俗学・文化人類学・文学・美学・歴史学等のさまざまな視角からの研究が豊富に積み重ねられており、今後の考察の基礎ができています。本稿の執筆に際して参照した論著にしばって、以下、簡潔に従来の研究成果をまとめてみよう。

工学の分野では、山本宏『橋の歴史——起源 1300 年ごろまで』（1991）と三浦基弘・岡本義喬『橋の文化誌』（1998）が、橋の歴史を土木工学や都市工学の観点から概観しており、中国の橋の歴史にもふれている。中国における橋の工学的研究を代表する研究書に、茅以升主編『中国古橋技術史』（1986）、唐寰澄編『中国古代橋梁』（1987）、羅英・唐寰澄『中国石拱橋研究』（1993）等があり、中国建築文化の華としての橋の歴史を述べる。ジョセフ・ニーダム（Needham 1971）は、中国の橋梁技術についての古典的研究をふくむ。

建築学の分野では、太田静六『眼鏡橋——日本と西洋の古橋』（1980）と上田篤『橋と日本人』（1984）が、日本の橋に主体をおきながらも、幅広い視点から橋の建築構造の歴史の変遷を解き明かしている。造園学や造園史の観点からの橋の研究も少なくない。汪菊淵『中国古代園林史 上・下』（2006）の橋に関する叙述は、その代表的な例である。

社会学では、ジンメルの古典的考察「橋と扉」（1999）に代表されるように、橋のもつ境界性や多義性が注目され、目に見える境界論や異人論の対象として、橋の研究が展開してきた。

民俗学においても、社会学と同様に、橋の境界性や媒介性、両義性、多義性がうみだす聖性が強調されてきた。中国の橋をめぐる民俗に関しては、周星『境界与象徴——橋和民俗』（1998）が、現時点では最も網羅的に資料を収集した成果であり、橋の民俗の特色を項目別に分類している。周星氏の著書は、佐野賢治「橋の象徴性——比較民俗学的一素描」（1990: 413-439）の分析方法にもとづいている。

民俗学者である佐野賢治氏の上述の論文「橋の象徴性——比較民俗学的一素描」は、日本や中国（特に調査地であった中国西南地区）・韓国の橋の民俗を系統的に分析しており、橋の民俗についての代表的成果といえよう。また、『季刊自然と文化〔特集〕橋』1984年夏号（1984）も、橋についての15篇の多彩な論考が収録され、今後さらに進展すべき分析視角がそろうている。

文学や芸術の分野では、野上素一「彼岸の世界の橋」（1956）や、岩崎武夫「説経『さんせう太夫』と境界性」（1977）をはじめ、数え切れない研究成果がある。橋は、それ自体が世界を象徴する存在であるために、世界の全体性をえがきだす文学や芸術とは親和性が強く、作品にえがかれた橋は、物語や劇の展開作品に決定的な役割を演じること

が多い。

社会学や民俗学、文学の分析が、橋の象徴性のもつ時空を超えた普遍性に注目する一方で、時間の変遷には必ずしもこだわらないのに対して、歴史学の分析は、あくまで、橋の象徴性や機能性の歴史の変遷を論じ、時空に制限された個別の現れ方を分析する点に特色がある。

特に、西欧の歴史学では、分厚い民俗学や建築学の蓄積をもとに、橋はストリートとならんで魅力的な歴史分析の対象となっており、研究成果はきわめて多い。その一端は、Brown, D. J., *Bridges: Three Thousand Years of Defying Nature*. をはじめとする多数の書物にまとめられている。

また、阿部謹也「道・川・橋」(2000)の精彩に富んだ叙述からも、西欧の民俗学や歴史学における橋や道路の研究の優れた蓄積をうかがうことができる。西欧史においては、出口保夫『ロンドン・ブリッジ——聖なる橋の2000年』(1984)のように、個別の橋の歴史を専論する著書も数多く出版されている。

日本史では、人類学や民俗学の研究方法を積極的に導入した日本中世史の分野から、橋の研究が展開してきた。代表的な成果として、網野善彦「境界領域と国家」(2007)や、横井清「河原と落書・鬼と妖怪」(2005)、平林章仁『橋と遊びの文化史』(1994)などがあげられ、日本史における橋の境界性や聖性の変遷が論じられている。

東洋史においては、相田洋「中国における橋と境界」(2005: 143-169)が筆頭にあげられよう。相田氏は、一)橋と行政、橋と民間の公共事業、二)橋と市、三)橋と異人の3節に分類して、中国社会史における橋の意味を系統的に分析している。また、愛宕元「唐代の橋梁と渡津の管理法規について——敦煌発見『唐水部式』残巻を手掛かりとして」(1993)は、橋を管理する法制の整った唐代(618-907)を分析する。川勝守「中国の橋の史料——金石文と地方志」(1989)と同『明清江南市鎮社会史研究』(1999)は、中国江南の橋の歴史を多角的に論じている。

本稿執筆に際しては、特に、上記の佐野賢治氏や相田洋氏による橋の社会誌を描く分析が、考察の基礎となった。本稿における分析の前提として、以上の諸研究をふまえて、中国大陸における橋の歴史を簡潔にまとめれば、以下のようなになるだろう。

2.2. 中国大陸における橋の歴史³⁾

橋は、交通路上に交差する川や谷、湖、海などを乗り越える構造物である。このうち、川を乗り越える方法を見ると、船にたよる以外には、通常、(1)綱を張り渡す方法と、(2)橋脚の上に橋桁を置く^{けたばし}桁橋の方法がある。

中国大陸では、地形や地方文化・慣習に応じて、主として、西部の峡谷部の川では、(1)の綱を張る方法が、東部の平原部の川では、桁橋の方法が、それぞれ歴代広くもちいられた。ただ、華北の黄土地帯では、黄土層の河岸段丘が多く河床がもろいため、架

橋は非常な困難をとめない、長い間、浮橋が活用された。

橋の使用材料は、木・石・磚（ブリック）・鉄が多く、構造的には、①吊橋、②桁橋（梁橋）、③アーチ橋（拱橋）、④浮橋、⑤片持ち橋（肱木橋）に大別できる。このうち、③アーチ橋は、架橋地点の地形条件や、河川交通の便を考慮して、高さを自由に調節でき、安定感と軽快さをもたらすため、中国の橋の華と称され、その形態から虹橋とも呼ばれた。

古代ローマ帝国やペルシア帝国が、その統治のために道路と橋の整備につとめたことと同様に、中国大陸でも、紀元前3世紀の秦漢帝国（前221–後220）の成立による強大な政治権力の出現にとめない、一定の規格をもつ永久橋と都城を核とする街道が各地に普及する。秦漢時代には、すでに、上記の橋の構造のすべてが出そろっていた。

4世紀から6世紀にかけての分裂時代が隋唐王朝（581–907）の成立によって終息し、全国的な交通網が整備されて流通経済の発展する隋唐以後、橋の建築・維持の技術は格段に進歩をとげることになった。軍事的・財政的に重要な幹線路の橋は、法令により厳重に管理され、専門の官吏・軍人が常置されるようになる（愛宕元1993:39-72）。

上述のように、中国の橋を技術的・文化的に代表するものは、アーチ橋（拱橋・虹橋・眼鏡橋）である。中国アーチ橋の特徴は、古代のローマやペルシアに多く見られる円弧形の石造アーチ橋にくらべて、平坦な走行を可能にする弓形のアーチや、橋に鉄の楔を入れて石材や木材を固定する工法が、古くより独自に発達した点である。

その1つの具体例として、現存する中では世界最古の単孔の石造アーチ橋（石拱橋）といわれている、隋代（581–618）に建築の河北省趙州の安濟橋（全長64.4m）が挙げられる。安濟橋は、その優美な容姿で名高いうえに、1300年余りにわたって現在もなお使用されており、中国古来の橋建設工法の水準の高さを今に伝えている（唐寰澄1987:115–122; 羅英・唐寰澄1993:6–7）。

中国の橋の秀麗さと工法の精密度は、中国を訪れた歴代の外国人の驚嘆的であった。とりわけ、全国的な経済圏が形成されて内陸水運の時代となった宋代（960–1279）以後は、アーチ橋は江南（長江下流域）を中心に一段と普及して、中国文化の象徴の観を呈するようになった。この石造アーチ橋の工法は、日本の江戸時代に、中国人の手を通して九州の各地に伝えられて、石造アーチ橋が多くつくられ、現在も眼鏡橋や太鼓橋として親しまれている（太田1980）。

橋は、その境界性や両義性ゆえに、民間儀礼や伝承・伝説において特別な役割をはたす例が多い。世界各地において、橋を渡ることは厄払いの意味をもつと信じられ、婚礼や葬儀等の様々な通過儀礼の場として重視された。橋は鬼に出会う場所であると同時に、神が宿るとも信じられ、橋神は、路神（道祖神、ヘルメス）とともに、地域の守護神・交通の神となり広くまつられた。

橋に関する民間伝承も数多い。中国の橋にまつわる民間伝承では、七夕と鵲橋（天

の川)の伝承がよく知られている。七夕の夜には、カササギが羽を寄せ合って天の河に橋を架け、牽牛(彦星)と天帝の娘である織女(織姫)の逢引きを助けるという。この種の伝承は、清代の北京城の皇城内に、牽牛橋や織女橋、^{カササギ}鵲橋が存在するように、中国大陸全土で広く伝えられ、朝鮮・日本においても流布している。

洛河が都城の真ん中を貫く隋唐王朝の洛陽城には、宮殿と城郭の正門を結ぶ都大路に橋が架けられた。橋の名称は天津橋^{てんしんきょう}といい、洛河を天の川(天津)にみたて、そこに架かる橋を天の川に架かる橋になぞらえたのである。天津橋は、橋を渡る者に七夕の伝承を惹起させ、人びとをコスモロジカルな物語のなかに招き寄せる力をそなえていた。橋の象徴性が、都城の王権と住民を結びつける仕掛けとなる好例である。

2.3. 北京の研究史と銀錠橋

北京をめぐる膨大な研究成果をここで網羅的に整理することは不可能であり、また無意味であるので、銀錠橋と関係する研究にしぼって、北京の都市社会史研究の現状を簡潔にまとめた。

北京史の基礎知識は、なによりも、北京市社会科学院・曹子西主編『北京通史 全10巻』(1994)によって得ることができる。本稿で用いる北京の図は、侯仁之主編『北京歴史地図集』(1985)所掲図を底図とし、近年の研究成果をとりいれて描きなおしたものである。

北京史についての優れた専著も多数出版されている。近年に出版され、本稿執筆時に特に参照した書をあげれば、北京城にすむ人びとの生活史を復元する、呉建雍・王崗・姜緯堂・袁熹・于光度・李宝臣著『北京城市生活史』(1997)や、北京史の簡明な通史である、高智瑜・陳徳義主編『紫氣貫京華 北京卷』(1994)、侯仁之・鄧輝『北京城的起源与変遷』(1997)、北京大学歴史系『北京史』編写組編『北京史 [増訂版]』(1999)、朱祖希『営国匠意——古都北京的規画建説及其文化淵源』(2007)があげられる。

元大都の都市構造については、陳高華『元大都』(1978)と、杉山正明『モンゴル帝国と大元ウルス』(2004)の研究が、今後の研究の基礎を提供する。

特に、杉山正明氏は、元大都が、大元ウルス(元王朝)のグローバルな経済圏の結節点として機能するために造営され、実際に、ユーラシア大陸の陸路と水路・海路の交差する都として機能したことを、世界史の大きな動きの中で分析しており、本稿の執筆に際しても、大きな示唆を受けた。

明代の北京城については、永楽帝と宣徳帝による北京改造の歴史的意義を解明した、新宮学『北京遷都の研究——近世中国の首都移転』(2004)が、北京史研究に画期をもたらした。明代における北京城の建築史を詳論する、李燮平『明代北京都城城宮建叢考』(2006)が代表的な研究である。元から明にかけての政権交代による北京城の改造が、北京の江南風の庭園都市化をうながして銀錠橋を生みだしたことをかえりみると、元と

明の2つの政権の性格の違いが、銀錠橋誕生の背景にあることに気づくのである。

宗教史の研究者である J.F. マイヤー (Meyer, J.F.) による、明清北京城の都市プランと王権儀礼についての研究 (Meyer 1991) と、歴史学者のスーザン・ナカン (Naquin, Susan) の体系的な明清北京城研究の大著 (Naquin 2000) は、近年の北京史研究の画期的成果といえよう。

現代の北京城の実地調査にもとづいて、北京の歴史を発掘する作業も進んでいる。その代表的な研究成果として、中国建築都市研究会・代表陣内秀信編『中国北京における都市空間の構成原理と近代の変容過程に関する研究 (1) (2)』(1996)、陣内秀信・朱自煊・高村雅彦編『北京——都市空間を読む』(1998)、北京四合院研究会編『北京の四合院 過去・現在・未来』(2008) があげられよう。ただ、銀錠橋界隈の街区の本格的な実地調査は、まだなされていないようである。

近年には、北京史についての主な歴史文献も、校訂をしたうえで句読点を付した標点本で刊行されており、研究に便宜をあたえている。代表的な北京史の叢書として、北京史に関する 19 種の前近代の歴史文献が集められた北京古籍叢書 (北京古籍出版社, 2001 年) があげられる。また、北京燕山出版社から刊行の北京旧聞叢書など、北京史に関する叢書や単行本の刊行は、枚挙にいとまがない。これらの文献は、本稿の執筆に際しても随時活用させていただいた。

本稿の目的は、北京史と橋の研究蓄積を合体することで、都市と橋の関係史についての新たな分析を試みることである。その際に、銀錠橋を分析することで、北京史の特色をうかがいあがらせ、同時に、世界史の変遷を浮き彫りにできるように試みたいと思う。

2.4. 都市と橋の分かちがたい関係

橋は、自然の河川や谷、湖、海に架けられた人工の建築物であり、自然の障害を乗り越える人間の意志の象徴であることから、人間の創りあげた文化の象徴としての意味があたえられる。この特質は、とりわけ、文化創造の拠点としての都市の橋において顕著に現れ、橋は、都市それ自体を象徴する役割をになうことになる。

たとえば、ニューヨークのブルックリン橋 (鋼鉄吊橋, 1883 年完成) や、パリのボンヌフ (石造アーチ橋, 1604 年完成)、洛陽の天津橋 (当初は浮橋、後に石梁橋, 7 世紀～12 世紀)、京都の五条大橋 (木造桁橋、現在の橋の初建は 16 世紀)、江戸の日本橋 (木造橋、現在は石造の二連アーチ橋、初代日本橋は 1603 年完成) などがその例である。それぞれの都市ごとに、その都市を象徴する橋が存在するといっても過言ではないだろう。

ただし、橋が都市そのものを象徴するようになるのは、陸路と内陸水運が整えられて、広域の経済圏が形成される以後のことである。水運が海運と結びついて物流の主流となる以前の内陸陸路の時代には、橋の数自体が少なく、橋が、陸と海をつつみこむ広域商

業の結節点になるまでには至らなかった。その意味において、橋は、内陸水運や海域交易の時代を象徴する存在であった。

都市のなかの橋は、周りの建築物が一端途絶えて、景観が突如広がる空間であり、人間の移動に強いアクセントを加え、分節化した都市の機能が一点に収斂することを身体に感じさせる空間である。同時に、橋は、多様な意味が未分化のまま浮遊することをゆるす、象徴のもつ力をそなえている。

そのために、都市を描く文芸作品には、都市と世界の意味を凝縮する橋を舞台としてとり入れる例が多い。先のブルックリン橋やポンヌフ、天津橋、五条大橋、日本橋も、ニューヨークやパリ、洛陽、京都、江戸を舞台とする詩や小説、映画に、重要な舞台セットとしてしばしば登場する。

北京城内にも、橋は数多い。清代の城内には、数十の大小の橋が存在した（侯仁之 1985）。これらの城内の橋の中で銀錠橋の特色を探れば、明代初期に江南風の庭園都市到北京を改造する工事を象徴する橋だった点にあるだろう。

江南の湖を模した什利海を分割して一点で結び合わせる景観美と、橋の上から城内外の景観を見渡せる抜群の眺望により、銀錠橋は、明清時代をとおして、北京城にすむ一般人に最も愛された橋の1つとなった。今日でも、古い北京城の面影をのこす地区に位置する銀錠橋は、老北京を象徴する橋として価値を一層増しており、人びとに愛好されてきた歴史をつみ重ねつつある。

要するに、銀錠橋は、中国の社会が都市化と世俗化を進めて、近代社会にむけて歩みだす時間を象徴する橋だったのである。以上の予備的な考察をふまえて、以下、銀錠橋をめぐる北京と中国と世界の歴史を叙述してみたい。

2.5. 北京城の変遷

1950年代から60年代にかけて、旧北京城の城壁はほとんどすべて撤去されてしまった。しかし、現在でも、写真1・写真2からうかがえるように城壁の痕跡は残っている。13世紀に建造された元代の大都の北部城壁は公園となっており、遺址の上を歩くことができる。14世紀初に、元朝の大都を縮小して建造・修復された明代の北京城の城壁は、清代に継承され、今は、北京の環状道路として使用されている。

現在、銀錠橋の界隈は、^{シーチヤーハイ}什利海風景区という歴史保存地区に指定されており、北京城内において、城壁のあった時の旧北京城の面影を、最もよく残す地区の一つとなっている。近年、城内に近代建築が急増する中で、城壁のあった時代の老北京（^{ラオベイジン}古い北京）への郷愁は日増しに強まっており、今日、銀錠橋界隈は、内外の観光客が老北京の面影を求めて集う場となっている。

写真1は、北京の衛星写真に、元大都・明清北京城の城壁の位置と、銀錠橋等の本稿に関連する地名を付したものである。写真2は、明清時代に内城とよばれていた、旧北

京城の支配階層の居住する地区である。元明清時代の北京城では、写真1の北海・中海・南海の部分は、カアンや皇帝の居住する宮城の空間に入れられたが、前海・後海・西海は、王族や政府高官が邸宅を構えることがゆるされる一般の空間だった。そのために、前海・後海・西海を囲む地区は、城内屈指の高級住宅街として発達し、現在にいたっている。

北京の城内の大小の通り（胡同^{ふーとん}、衚衕^{ふーとん}）には、すべて固有名称がつけられている。明代の内城には900余り、外城には300余りの胡同があった⁴⁾。清では、北京の街巷・胡同は全2070条になる⁵⁾。1949年の統計では、名称のついた通りは、全6070条におよぶ。そのうち、胡同の名称をもつ通りは、1330条である。

通りの名称は、地名を表記しており、通りの名称がわかれば、城内の位置がすぐに判明するようになっている。通りを挟んだ家々が1つの街区（街巷）を構成することは、ユーラシア大陸の多くの城壁都市で共通している。街区を共有する住民が城内の社会組織の基礎をなす点は、城壁都市に共通する居住形態であろう。

写真3は、銀錠橋付近の衛星写真である。これを、図1清代の乾隆年間の1750年に作製された乾隆京城全図と比べると、18世紀半ばの街区と現在の街区が基本的に一致しており、各居住家屋の構造も基本的な差異のないことに気づく（陣内秀信・朱自煊1998; 鄧奕・布野修司・重村力2000: 163-170）。

図2は、遼・南京から現在にいたる北京城の都市構造の変遷を、同一縮尺の図に整理したものである。この図2のように、現在の北京は、元の大都の時に基本構造がつくられ、明の北京城で城郭と城内の都市構造の骨格がつくられた⁶⁾。

北京の都市構造に大都の北京建造以来の根本的な変化が生じた時期が、北京が中華民国の首都となった、20世紀初頭の時である。北京は、近代国民国家をめざす中華民国の首都になって、初めて、天子の都から国民の都への根本的な転換を経験する。この転換は、前近代の都市空間の意味を根底から転換させる変動であった。

かつての前近代の天子の都・北京から、近代の国民の都・北京への転換は、北京の都市構造の中核建築物が、天子—皇帝の住む紫禁城が故宮（かつての宮殿）となり、天子—皇帝の空間が、次々と市民に開放された公園になったことに、象徴的にしめされている（図2㉔中華民国・北京）。

中華人民共和国（1949-）になると、1950年代末に天安門広場が拡張工事されて、現在の天安門広場の原型ができ、前近代の北京と近代の北京の都市構造の違いが、誰の目にもはっきりとわかるようになった。すなわち、国民広場の役割をになう天安門広場を、広場の北側の天子—皇帝の居住した旧紫禁城に対峙させることで、国民の都の誕生を視覚化させたのである（図2㉕・㉖中華民国・北京）。

当初、旧北京城の都市構造を歴史的保存地区として残し、西郊に新たな行政区を建築する計画だったが、結局、現在のように、旧北京城の象徴構造を借用することで、現政

権の正当性を天安門広場で主張する都市計画に変換したのは、当時の主席・毛沢東の強い意志によるという（妹尾 2004: 272-317）。毛沢東死去後、北京の都市計画の聖なる中軸線上に、毛主席紀念堂が建築されることで、天安門広場の主張する、前近代の天子—皇帝空間への対抗意志が、さらに強まると同時に、毛沢東と前近代の皇帝との類似性も強化されることになった。

近代国家では、市民・国民空間創造の一環として、前近代の為政者の空間を公共空間の公園として開放する。北京においても、前海・後海・西海・北海等の湖岸は、1950年代に、堤と湖岸道路の整備がなされ、市民の散歩できる公的空間として整備された。前海と後海をつなぐ銀錠橋界隈も、この時の整備をへて現在の景観がつくられたのである。

ただし、中海と南海は、1928年に中華民国の首都が南京に移された際には、一時公園となって市民に公開されたものの、中華人民共和国建国後に北京が再び首都となって後は、共産党本部と國務院が置かれ、毛沢東・周恩来・鄧小平等の政府幹部の居住地のある場所となり、再び為政者の空間となって、今も、基本的に一般には公開されていない。

銀錠橋とその界隈の空間が、現在、国内外の多くの人びとを惹きつけ愛される場所となった背景には、市民に未公開の中海や南海、明清時代までは皇帝の禁苑であった北海と異なり、銀錠橋界隈は、長い間、一般人が自由に通行できる空間だからである。

この特色は、明代の北京でも同様であり、銀錠橋界隈は、皇城の中に入れられた南三海（北海・中海・南海）と異なり、著名な王族や官人から庶民にいたるまで、人びとが自由に通ることのできる空間であった（明清北京城の皇城の範囲は、写真2と図2①②を参照）。

銀錠橋界隈は、清朝初期には、満洲族を主に蒙古族、漢族を加えた八旗の騎馬軍団（正黃旗）とその家族の駐屯地になった。清初は一般の漢族の居住は難しかったが、清朝中後期からは漢族も居住できるようになり（韓光輝 1988: 197）、一般人の通行も自由になったと思われる。

すなわち、13世紀の元の大都の建造以来、今日にいたるまで、銀錠橋の界隈は、南三海と違って皇帝の禁苑に入らなかった。そのために、多種多様の人びとが住み往来して、橋とその周辺の街路や街区に、住民の伝承と物語がつくられ、語り継ぐ人びとの輪が生まれて、歴史が育まれる場所になったのである。

2.6. 銀錠橋の「銀錠」の語の意味

銀錠橋の「銀錠」とは、銀でつくられた錠の形をした貨幣をさす（写真4）。銀錠は、銀地金の秤量貨幣として、明清時代の中国大陸で広く用いられた。馬蹄銀ひづめの形をしていたことから、馬蹄銀ばていぎんともよばれた。銀錠は、錠の形や馬蹄銀ひづめの形をして円く反っていたので、丸みを帯びたアーチ形の橋の名称になったのである。

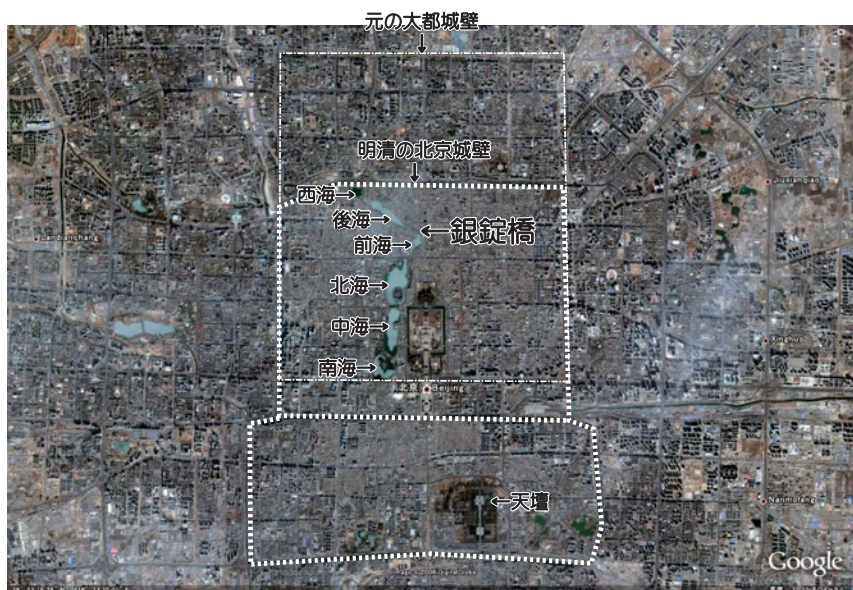


写真 1 北京城内の6つの湖と銀錠橋の位置 (Google Earth, 2008年4月11日, 上空17.25km)



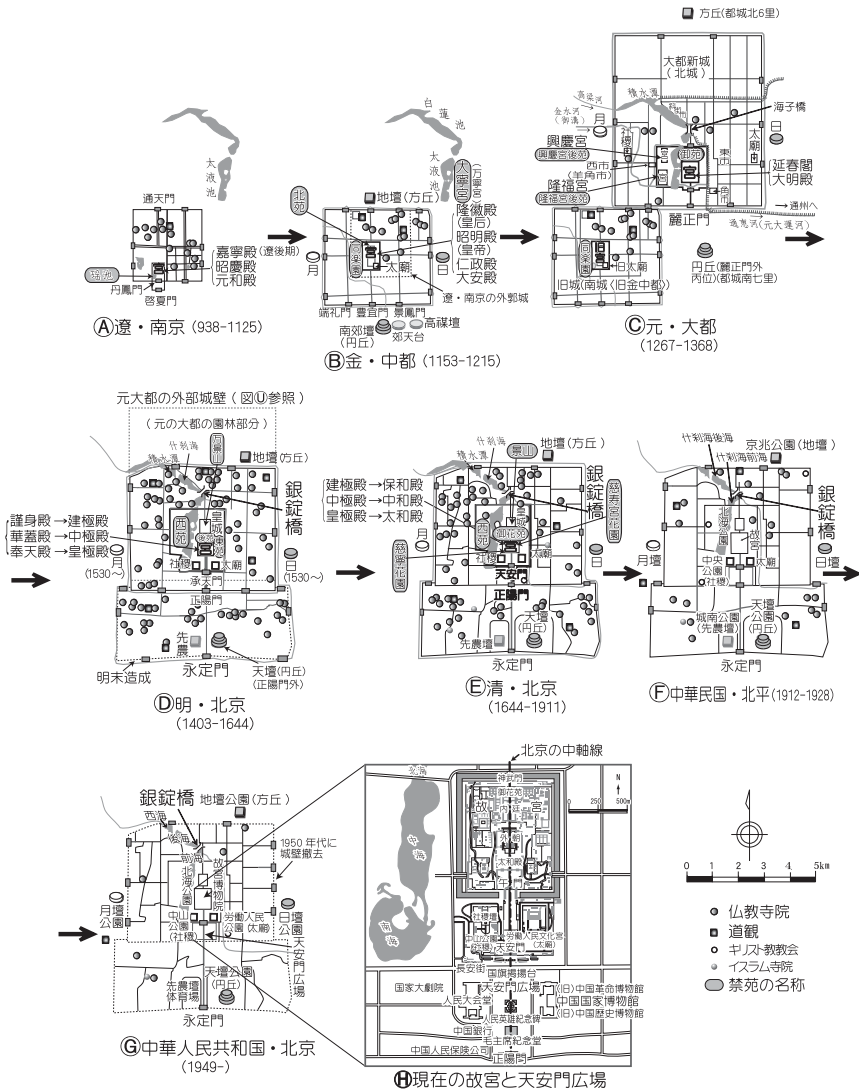
写真 2 旧北京城北部と銀錠橋・前海・後海・鼓樓 (Google Earth, 2008年4月11日, 上空6.30km)



写真3 銀錠橋周辺の街衢 (Google Earth, 2008年4月11日, 上空401m)



図1 清代の銀錠橋
 出典：乾隆京城全図（原図1750年作製。本図は、興亜院華北連絡部政務局調査所「乾隆京城全図」17冊、1940年による）



—A)遼・南京、B)金、C)元、D)明、E)清、F)中華民国、G)中華人民共和国、H)現在の故宮と天安門広場—
 図2 北京の変遷と銀錠橋 (妹尾 2008)

また、銀錠は、^{ユアンパオ}元宝ともよばれて、円満さと豊かさをあらわす縁起の良い名称でもあった。したがって、銀錠橋の名称は、北京だけではなく広く中国各地の橋でもちいられた。清代の蘇州や揚州にも銀錠橋はあり、北京の西郊の西山から流れ出す川の橋も銀錠橋とよばれた。

15世紀初に建造された当初の橋の名称が銀錠橋であったかどうかは、^{けいしきじょうほうこうとうしゅう}今、確かめることができない。明嘉靖39年(1560)に編纂された張爵『京師五城坊巷衞衞集』の日

忠坊の項には、「銀錠橋」の名が記されているので、16世紀には、すでに銀錠橋とよばれていたことは確かである（張爵『京師五城坊巷衢集』2000: 19）。清代には、北京西郊の西山に沈む夕陽に照らされて銀色に輝く橋のイメージは、清代の詩にしばしばうたわれており（宋肇『西陂類稿』「過銀錠橋旧居寺」など）、銀錠橋の名称には、夕陽をあびて銀色に輝くイメージでとらえられていた。

銀錠橋がかけられた場所は、北京城内の北部によこたわる2つの湖（前海と後海）をつなぐ位置にある。曲線をえがいて横たわる2つの湖と、湖をつなぐ銀錠橋の存在が、グリッドプランの典型ともいえる格子状の街・北京に、グリッドの秩序を崩す動きを生みだしている。

銀錠橋で交差する街路は、湖岸の通りをふくめると、北岸5つ、南岸も5つもあり、東西南北からの10もの街路が一点に交わる場合は、北京では銀錠橋しか存在しない。まさしく交通空間である。ただし、明清時代には、前海や後海に面する湖岸は、王族や貴族の邸宅や別荘、亭閣が直接に湖面に面する場所であり、一般人が通りぬける湖岸道路そのものが存在しなかった。後述するように、公園をかねた公共の湖岸道路や海岸道路は、市民公園や国民広場等の公共空間に政権の正当性をおく、近代国民国家特有の産物である。

さて、銀錠橋の存在によって、秩序ある格子状の静態的な北京の街並みに動態的な力が導入されることになり、ダイナミックな都市景観が生まれた。また、銀錠橋によって北京の整った方形の街並みに揺らぎが生まれることで、グリッドでつくられる北京城の秩序と機能美が、再認識される仕掛けにもなっているのである。

2.7. 銀錠橋の歴史

銀錠橋のかかる前海と後海、それにつながる西海・北海・中海・南海の計6つの湖は、もともと、北京の西郊を流れている永定河の河流だった。永定河の本流が西方に移動したために残された河流の一部が、金の中都の際に禁苑の中に取り入れられ、続いて、元の大都建造時には都市計画で城内の中核地となり、積水潭せきすいたんという名称で湖沼は整備された。

銀錠橋の初代の橋が建造されるのは、15世紀初頭の明代の北京改造によって、元代の積水潭が3つに分割された時のことである。積水潭を分割する2つの橋の1つとして、銀錠橋は建造された。もう1つの橋は、北京城の北壁の城門・徳勝門につながる徳勝橋である。この工事によって、積水潭は3つに分割されて北三海（前海・後海・西海のこと。後三海ともいう）が生まれ、南三海（北海・中海・南海のこと。前三海ともいう）とあわせて、現在の北京城内の6つの湖が誕生した。

現在の銀錠橋は、古い橋を壊して1984年に再建されたものである。著名な歴史学者で故宮博物院副院長をつとめた単士元（1907-1998）の筆になる「銀錠橋」の文字の入っ