

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

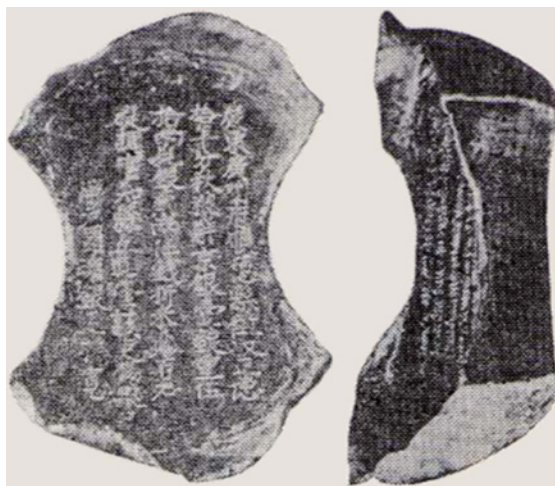


写真4 銀錠 明の50両銀錠。その正面(左)と側面(右)
出典:三田村泰助『世界の歴史14 明と清』(東京・河出書房新社, 1969年, 141頁)



写真5 銀錠橋—前海の尽きる地点—(2006年9月17日撮影)
※橋の欄干に単士元(もと故宮博物院副院長)の揮毫により「銀錠橋」と刻まれている。



写真6 銀錠橋の上から後海を望む (2006年9月17日撮影)

※明清時代には、この橋は、後海の彼方に浮かぶ西山の秀峰が眺められる城内随一の場所として知られていた。燕京小八景の一つとされる。前方で一挙に湖は広がる。

た額が、欄干の下にはめ込まれている（写真5）。

15世紀初めの明初に建設された時の銀錠橋の原構造は不明である。ただ、明代中期の16世紀に、すでに銀錠橋と呼ばれていたことから、石造のアーチ橋だったことは確かであろう。銀錠橋のたもとにたつ案内板によると、現在の銀錠橋は、漢白玉石（白色大理石）の石製であり、橋身は8.3m、寬さ7.9m、高さ4.35mである。建築構造は、前近代のアーチ橋に多く見られる、充腹式上路アーチ橋と呼ばれるものである。アーチの上に別に路面をつくり（上路）、アーチと路面の間には、隙間なく材料を敷きつめる建築法（充腹式）である。

アーチ橋は、都市の形成とともに誕生した建築物である。断片的な石材を積み上げてできるので、紀元前3000年紀には、メソポタミアでつくられ、ギリシア・ローマでも盛行して、中国においても紀元前からアーチ橋がつくられてきたという⁷⁾。

アーチ橋の特徴は、荷重がアーチ状の部材によって分散して桁橋に比べてたわみが少なく、断面効率もよく石などの断片的な材料で構築でき、橋の下を船が往来するのに便利なこと等である。そのために、人間の行動範囲の拡大とともに、世界各地でつくられてきた。

銀錠橋の名称は、張爵『京師五城坊巷衢集』（初版1560）や、劉侗・于奕正『帝京景物略』（初版1635）などの明代の書籍にすでに記されているので、明代に建造された銀錠橋の形は、上述のように、現在と同じく、銀錠の色と形をした石造単孔アーチ橋であったと思われる。

ただ、上述のように、明代の新たな宮殿の建造によって、積水潭と大運河をつなぐ城内の水路は宮殿の内部に入ることになって暗渠化し、明代では漕運用には使用されなくなった（図2の◎と①を比べよ）。大運河の終点と起点は、城内南方に移動した。その結果、積水潭の界隈は、かつての城内最大の商業地区から、明代になると王族や貴族の住む空間に変貌した。

大きな前海と後海をわずか数メートルの橋で結ぶ造景は、この地区が商業地区ではなく城内の景勝地として整備されていくことの現れであった。そして、新たにつくられた銀錠橋の北岸と南岸は、邸宅と庭園、別荘、宗教施設の建ちならぶ城内屈指の屋敷街となったのである。

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

北京の銀錠橋の歴史を人類史の中に位置づけるためには、分析の前提として、橋を生みはぐくんできた都市の歴史を把握しなくてはならない。そして、都市の歴史を考えるためには、北京の立地した、アフロ・ユーラシア大陸の歴史の構造を理解する必要がある。そこで、ここでは、アフロ・ユーラシア大陸の歴史構造を、できるだけ簡潔に説明

してみたい。

ユーラシア大陸は、アフリカ大陸とつながり東西に長く陸続きになっている。そして、緯度の高低に応じて気候や植生が変わると同時に、同じ緯度には、太陽放射量が同じなために、よく似た気候や植生がよこたわっている。要するに、同じ環境をもつ同緯度地帯が東西にひろがり、異なる環境をもつ同緯度地帯が南北に重なっているのである（図3参照）。

この生態構造こそが、ユーラシア大陸特有の東西・南北の両方向における文化交流をうみだし、複雑にみえて、実は効率的な物産の流通を可能にしたと考えられる。

紀元前 3000 年紀には、アフロ・ユーラシア大陸の大河流域に人類で最初の都市と国家が誕生する。人類最初の都市文明が、メソポタミアで誕生した理由は、メソポタミアの立地が、アフロ・ユーラシア大陸の交通の結節点に位置していたために、物産と情報の交差する場所であったからであろう。

しかし、現在の人類に大きな影響をあたえる国家群がうまれるのは、人類最初の都市文明が誕生してから約 2000 年も後のことである。そのきっかけは、紀元前 9 世紀から前 5 世紀にかけて、ユーラシア大陸の草原地域とそれに接する農業地域に、それぞれ遊牧国家と農業国家が形成されたことにある。遊牧国家と農業国家の形成とともに、農牧複合地帯もうまれる。こうして、農牧複合地帯を中間におき、遊牧にもとづく国家と農耕にもとづく国家が南北に対峙する、ユーラシア大陸の政治・経済・軍事・文化構造が誕生した。ここで重要な点は、この農業-遊牧境界地帯とこれに隣接する遊牧地域と農業地域こそが、前近代のアフロ・ユーラシア大陸の歴史の主要舞台であったことである。

図3アフロ・ユーラシア大陸における農業-遊牧境界地帯と都市・国家の形成のように、遊牧地域と遊牧地域に接する農業地域には、経済と軍事の運営に有利な中核となる特定の場所が、それぞれ南北に対応して存在している。その中核地に人間や物産・情報が集まり、都市がつくられ文化圏が形成されて国家が誕生した。

すなわち、ユーラシア大陸西部における遊牧地域と農業地域の中核地は、それぞれ、黒海北岸（遊牧地域）と地中海北部（農業地域）であり、ユーラシア大陸中部は、カザフ・ステップ（遊牧地域）とイラン高原（農業地域）、ユーラシア大陸東部は、モンゴル・大興安嶺（遊牧地域）と華北（農業地域）である。

この構造のもとで、異なる生態環境と生業をもつ地域が生み出す異なる物産が、各地域の境界で交換されることになる。交換の場は、農業地域と遊牧地域の交わる農牧複合地帯か、それに接する地域である。本稿では、農牧複合地帯のことを、農業-遊牧境界地帯とよぶことにする。

このようなアフロ・ユーラシア大陸の環境をふまえると、北緯 40° 前後を東西にのびる農業-遊牧境界地帯こそが、生態環境を南北に大別させると同時に、東西につながる

アフロ・ユーラシア大陸の主な政権拠点地 (妹尾 2008)

- 遊牧地域における3つの政権拠点地 (a b c)
 - ① 黒海北岸 ② カザフ・ステップ ③ モンゴル・大興安嶺東部
- ◌ 農業-遊牧境界地帯に南隣する3つの政権拠点地 (A B C)
 - ④ 地中海北部 ⑤ イラン高原 ⑥ 華北
- 大河川流域における4つの政権拠点地 (① ② ③ ④)
 - ① エジプト ② メソポタミア ③ インドス ④ 長江
- 遊牧地域 (ステップ・サバンナ)
- 農業地域
- ▬ 主な農業-遊牧境界地帯

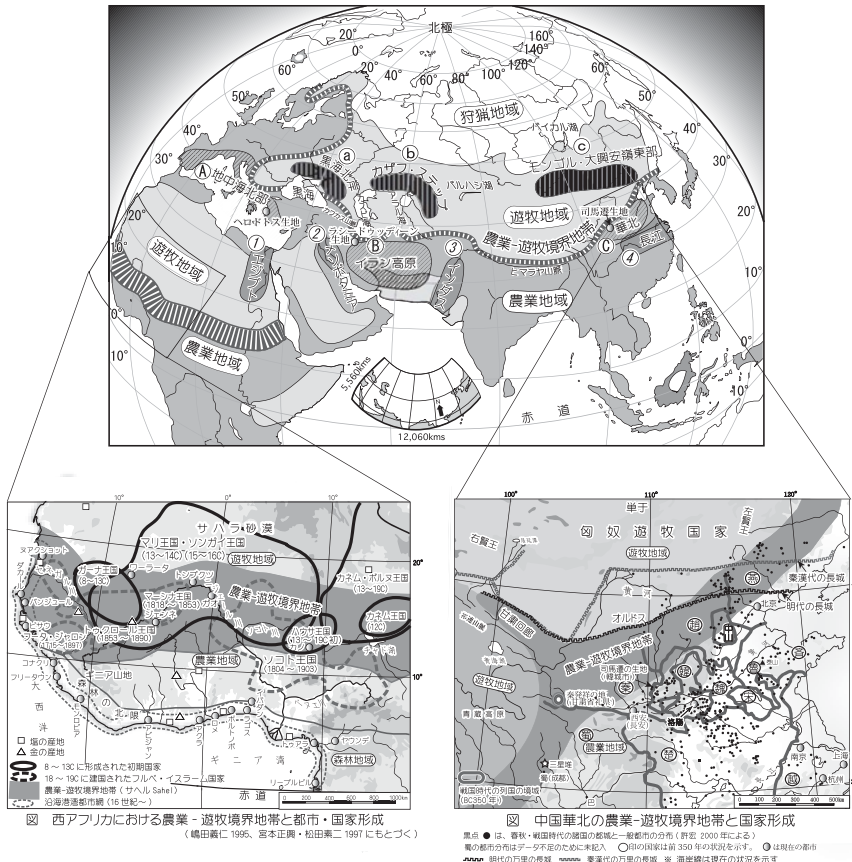


図3 アフロ・ユーラシア大陸における農業-遊牧境界地帯と都市・国家の形成 (妹尾 2008)
 出典: 妹尾達彦「中国の都城とアジア世界」(鈴木博之他編『シリーズ都市・建築・歴史1 記念的建造物の成立』東京大学出版会, 2006年) 154頁, 158頁, 159頁図を改図

物流の幹線となるために、ユーラシア大陸の歴史構造の秘密を解く鍵になるのである。図3において、朝鮮半島の北からスカンジナビア半島に蛇行しながら延びる長大な太字の線が、農業地域と遊牧地帯の境域をなす農業-遊牧境界地帯である。

アフロ・ユーラシア大陸の南北交通は、異なる環境をつなぐ点に特色がある。異なる生業のもとでつくられた異なる物産が交換される場所は、環境の境界地帯である。その

理由は、交通手段を動物にたよる前近代社会では、異なる環境の地域を同じ動物が移動することは難しいからである。

動物が行動できる圏内のはずれで荷がおろされ、そこに市場ができる。農業地域の穀物や手工業製品と遊牧地域の家畜や皮革製品など、日常的に使用される物産は、この南北交易によって、遊牧地域と農耕地域にそれぞれもたらされた。

一方、アフロ・ユーラシア大陸の東西交通は、同じ環境を移動する点に特色がある。交通手段を動物にたよる前近代社会では、同じ緯度の文化圏は同じ環境ゆえに移動が容易で、東西は密接につながる。また、東西交易は距離を要するので、距離が比較的短く日用品の貿易の比重の高い南北交易に比べて、奢侈品の比重が高い。

前近代の中国大陸において、新しい物産をもたらす地域が「西域」であり、その物流の担い手が中央アジアの西域人であることが、ユーラシア大陸における文化の往来が、東西に延びる同緯度地帯を利用して行われたことを、よく物語っている。

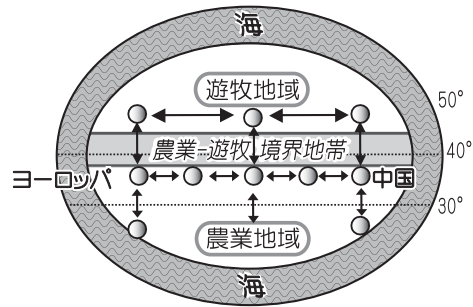
もちろん、東西貿易と南北貿易はたがいに密接に関連しており、単純に2種類にわけるとは難しいので、以上の説明は、それぞれの貿易の違いをあえて強調した説明である。ここで重要な点は、内陸における陸路交通が交通幹線をなす時期のアフロ・ユーラシア大陸では、生態環境の違いに応じて交易がなりたっていることである。

ところが、4世紀から7世紀にかけて、遊牧地域の遊牧民が農業地域に移動して、既存の農業地域の政権をたおして新たな征服王朝をたてる時代状況がおとずれる。この結果、遊牧民の騎馬軍団の攻撃を逃れたり戦乱を避けて、農業地域においても多数の人間集団が玉突き状に移動した。かつて住民の少なかった山間部や低湿地、沿海地帯への移住が本格化して、定住地化が進展するようになる。

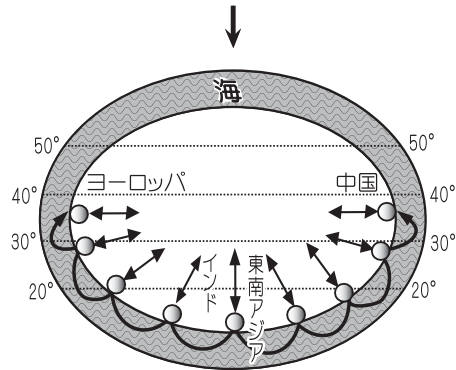
このような大規模な人間移動の機運をうけて沿海部に都市が発達していき、9世紀以後に、沿海部の都市を水路と海路でむすぶ沿海都市網が、形成されていくことになる。内陸の後背地と内陸水運によって連結する、近代の交易の構造が、9世紀以後に、徐々に生まれだすのである。

アフロ・ユーラシア大陸における沿海交通網の発達の1つの契機となる事件が、8世紀半ばに、イスラーム帝国のアッバース朝の都のバグダードが、ペルシア湾につながるティグリス川の下流沿岸に建都したことである。9世紀以後になると、バグダードを核に、内陸と海路を連結する、アフロ・ユーラシア大陸規模の交通網の形成が始まる（家島 1991; 1993; 2006）。

アッバース朝の時期に、イスラーム商人の遠隔地貿易によって、バグダードからペルシア湾、インド洋につながる海洋交易の進展がうながされ、ユーラシア大陸の幹線が、徐々に、内陸の陸路から海路に転換していくことになった。まだ萌芽的ではあるが、陸路と海路が密接に連結して、海路によって地球の一体化が進展する時代が、ここに始まったのである。ただし、農業-遊牧境界地帯から沿海地帯の都市網に交易の主流が完



(1) 前近代の交通幹線(←→)と市場網(○)
(農業地域と遊牧地域を媒介する交通幹線と市場網の時代)



(2) 近代の交通幹線(←→)と市場網(○)
(海と陸を媒介する交通幹線と市場網の時代)

図4 交通幹線の転換 (妹尾 2008)

全に転換するのは、18世紀から19世紀にかけてである。イスラーム商人が活躍する9世紀は、その転換の始まりの時期であった。

沿海部の都市網に貿易地が移っていくのにあわせて、農業-遊牧境界地帯の重要性は徐々に弱まり、陸路と海路を媒介する沿海部が、農業-遊牧境界地帯にかわって交易の拠点として歴史の表舞台に登場する。

近代のアフロ・ユーラシア大陸の主要都市は、ほとんどが沿海部に立地している。沿海部の港湾都市は海路でむすばれ、後背地の内陸部の都市と沿海部の港湾都市との交通は、当初は内陸水運、後には鉄道で結ばれる。20世紀初のシベリア鉄道の建設は、ユーラシア大陸を周遊する、新たな交通路の完成を意味していた。

物流に空路が重視されだした現在でも、世界の貿易量の7割はまだ海運にたよっており、沿海部の重要性は不変である。近年は、主要な港湾都市に空港が併設されることで、海路・水路・陸路・空路が密接に連結する、地球規模の経済圏が形成されつつある。

以上のようなアフロ・ユーラシア大陸における交通幹線の転換を、概念図にえがく

と、図4交通幹線の転換になる。この図の遊牧地域の都市は、乾燥地において灌漑農耕の可能なオアシス都市である。アフロ・ユーラシア大陸の共通の歴史構造が、この図に示されている。

2.9. 前近代の農業-遊牧境界地帯は、辺境ではない

本稿では、農業地域と遊牧地域のであう中間地帯のことを、農業-遊牧境界地帯とよんでいる。この呼称は、農業地域と遊牧地域のであう中間地帯の歴史を表現することばである。従来、ともすれば、この農業-遊牧境界地帯は、中国世界の辺境と位置づけられてきた。しかし、この名称では、2つの異なる文化の中間に位置する農業-遊牧境界地帯の歴史的位置づけが、見えなくなってしまう。農業地域と遊牧地域の中間にあるこの地域は、前近代を通して、農牧の交差する1つの複合的な世界であり続け、一方の世界の辺境ではなかった。

ただ、境界は、複数の世界の中間地帯であるかぎり強靱な生命力をもつが、一方の世界が弱体化ないし消滅すれば、1つの共同体の周縁に位置づけられるようになり、境界ではなくなる。

近代になって、環境に適した遊牧という生業は、沿海都市網への交通幹線の転換にともない、技術革新をくりかえす農業地域に圧倒されて、かつての重要性を失っていった。その結果、複数の世界の境界であった農業-遊牧境界地帯は、環境の差異にもとづく媒介機能を失い、農業地域の辺境に位置づけられるようになってしまった。現在の農業-遊牧境界地帯の貧困化の背景には、このような近代における農業-遊牧境界地帯の「辺境化」がある。

農業地域と遊牧地域の中間地帯についての呼称は、すでに、力点の置き方によって複数存在している。農牧複合地帯や農牧接壤地帯、半農半牧地帯などである。また、遊牧地域のはたした役割を農業地域よりも重視する際には、農業ではなく牧畜の語を冒頭にもってきて、牧農複合地帯と称される。

中国語では、農牧交界地帯ないし農牧交錯地帯という。交界・交錯の語には、2つの異なる地域が交わる場所をさす。また、この地帯が、地球の生態環境の境域にあたり、地球環境の変化にもっとも敏感に反応する地帯の1つであることから、生態交錯帯や生態過渡帯ともよばれる。さすがに、漢字の国である中国での呼び方は、この地帯の実態を示す適切な呼称と感じる。

これらの呼び方に比べると、本稿でいう農業-遊牧境界地帯の語は、農業地域と遊牧地域という2つの主要な生業地域の間に位置する、境界性を強調したいいいかたになる。この呼び方を選ぶ理由は、境界の語を用いることで、社会学、文化人類学や民俗学等の伝統的なテーマの1つである境界論の学問的蓄積をこの地帯の分析にいかし、境界という普遍的な概念をこの地帯の分析に応用することで、この地帯のもつ独特の性格を抽出